LAS SOCIEDADES PORTUARIAS DE LA EUROPA ATLÁNTICA EN LA EDAD MEDIA

JESÚS ÁNGEL SOLÓRZANO TELECHEA
BEATRIZ ARÍZAGA BOLUMBURU
MICHEL BOCHACA
(EDITORES)

35 CIENCIAS HISTÓRICAS

JESÚS Á. SOLÓRZANO TELECHEA

Profesor Titular de Historia Medieval de la Universidad de Cantabria y Decano de su Facultad de Filosofía y Letras. Centra su investigación en Historia Social Urbana en el ámbito de la Europa Atlántica medieval, línea en la que dirige el proyecto transnacional *Las sociedades urbanas en las ciudades y puertos de la Europa Atlántica en la Baja Edad Media* (HAR2012-31801), y ha editado diversos artículos y monografías en medios nacionales e internacionales.

BEATRIZ ARÍZAGA BOLUMBURU

Catedrática de Historia Medieval de la Universidad de Cantabria. Es especialista en Historia urbana medieval, línea en la que ha dirigido varios proyectos de investigación, como el Atlas de Villas Medievales de Vasconia. En la actualidad, su investigación está orientada a temáticas del mundo marítimo y portuario de las costas atlánticas de España y Francia, línea en la que ha publicado diversos artículos y monografías en medios nacionales e internacionales.

MICHEL BOCHACA

Catedrático de Historia Medieval de la Universidad de La Rochelle. Después de su tesis doctoral sobre el término municipal de Burdeos (1991), ha centrado sus investigaciones en torno al control territorial por parte de las villas y las redes urbanas en la diócesis de Burdeos. En la actualidad, desarrolla dos líneas de investigación: Topografía, economía y sociedad de las villas portuarias del Sur-oeste de Francia y Navíos, gentes del mar y actividades marítimas en el Golfo de Vizcaya (s. XIV y XV).

LAS SOCIEDADES PORTUARIAS DE LA EUROPA ATLÁNTICA EN LA EDAD MEDIA

JESÚS ÁNGEL SOLÓRZANO TELECHEA
BEATRIZ ARÍZAGA BOLUMBURU
MICHEL BOCHACA
Editores

LAS SOCIEDADES PORTUARIAS DE LA EUROPA ATLÁNTICA EN LA EDAD MEDIA

Gobierno de La Rioja
www.larioja.org

Instituto de Estudios Riojanos

Logroño, 2016

Las sociedades portuarias de la Europa Atlántica en la Edad Media/ Jesús Ángel Solórzano Telechea, Beatriz Arízaga Bolumburu, Michel Bochaca (editores).-- Logroño: Instituto de Estudios Riojanos, 2016.- 400 p.: il.col; 24 cm. – (Ciencias Históricas; 35). D.L. LR 1325-2016. – ISBN 978-84-9960-100-7
1. Sociedad urbana. I. Arízaga Bolumburu, Beatriz. II. Solórzano Telechea, Jesús Ángel. III. Bochaca, Michel. IV. Instituto de Estudios Riojanos. III. Título. IV. Serie.
341.7/.8 (460)
339.5 (460)

Los trabajos de la presente publicación fueron presentados en los XII Encuentros Internacionales del Medievo en Nájera y han sido sometidos a una doble revisión anónima por pares y por el siguiente Comité Científico Internacional: Amélia Aguiar Andrade *(Universidade Nova de Lisboa)*. Raphaela Averkorn *(Universität Siegen)*. Iñaki Bazán Díaz *(Universidad del País Vasco)*. Ariel Guiance *(CONICET-Universidad de Córdoba de Argentina)*. Jelle Haemers *(Universiteit Leuven)*. Juan Francisco Jiménez Alcázar *(Universidad de Murcia)*. Ricardo Izquierdo Benito *(Universidad de Castilla-La Mancha)*. Christian Liddy *(University of Durham)*. Denis Menjot *(Université de Lyon II)*. Esther Peña Bocos *(Universidad de Cantabria)*. Giuliano Pinto *(Universitá degli studi di Firenze)*. Sarah Rees Jones (*University of York*). Teófilo F. Ruiz (*University of California. Los Ángeles*). Vicente Salvatierra Cuenca *(Universidad de Jaén)*. Urszula Sowina *(Instituto Arqueológico de Varsovia)*. Isabel del Val Valdivieso *(Universidad de Valladolid)*.

CREATIVE COMMONS

Primera edición: noviembre, 2016

© Jesús Ángel Solórzano Telechea, Beatriz Arízaga Bolumburu y Michel Bochaca (editores)

© Instituto de Estudios Riojanos, 2016

C/ Portales, 2 – 26001, Logroño, La Rioja

www.larioja.org/ier

© Imagen de cubierta: Embarcación pintada al fresco en la ermita del Lazareto de Abaño, en San Vicente de la Barquera (Cantabria).

Depósito Legal: LR 1325-2016

ISBN 978-84-9960-100-7

Diseño gráfico de la colección: Ice comunicación

Producción gráfica: La Mirada comunicación (Logroño)

Impreso en España. Printed in Spain.

Índice

PRESENTACIÓN

9 Leonor González Menorca, Consejera de Desarrollo Económico e Innovación de La Rioja

13 Jonás Olarte Fernández, Alcalde de Nájera

INTRODUCCIÓN

17 Las sociedades portuarias: campo de estudio de la Historia Social
Jesús Ángel Solórzano Telechea

PRIMERA PARTE: LA COMUNIDAD MARÍTIMA: MARINOS, PESCADORES Y MERCADERES

27 Rôles d'Oléron et usages maritimes dans l'Europe atlantique à travers l'exemple de Bordeaux, Libourne et Bayonne aux XIVe et XVe siècles
Michel Bochaca y Pierre Prétou

49 Salmon, Salt and the Internationalization of Aberdeen's Economy in the Later Middle Ages
David Ditchburn

67 Foreign merchants and skippers in Gdansk (Danzig) in the fourteenth and fifteenth centuries
Roman Czaja y Anna Marynowska

83 Actividad económica y sectores productivos en la ciudad de La Coruña a fines del siglo XV. Una aproximación a partir del padrón fiscal de 1497
Amparo Rubio Martínez

115 Un poder que viene del Mar Océano: Las Cofradías de los Hombres del Mar en el Algarve a fines de la Edad Media
Gonçalo Melo Silva

137 Pesca y comercio entre Castilla e Irlanda a finales de la Baja Edad Media. El caso de los marineros de San Vicente de la Barquera en Irlanda (1489-1517)
Javier Añíbarro Rodríguez

SEGUNDA PARTE: LA COMUNIDAD PORTUARIA: EMPRESARIOS, VENDEDORES Y EXTRANJEROS

165 Navegación, comercio y negocio: los intereses vascos en los puertos flamencos en los siglos XV y XVI
Ana María Rivera Medina

197 Monnikerede, a small town within the portuary system of the commercial metropolis of Bruges
Jan Dumolyn y Ward Leloup

213 Door to the Mediterranean: port activity in late Islamic Lisbon
Ana Luísa Sérvulo Miranda

249 La integración de los italianos en las sociedades portuarias andaluzas (siglos XIII-XV)
Raúl González Arévalo

285 Los "no vecinos" en las ciudades de la Andalucía atlántica a finales de la Edad Media
Juan Manuel Bello León

319 Sociedades portuárias e técnicas mercantis. A metrologia do transporte marítimo (séculos XIV-XV)
Mário Paulo Martins Viana

337 La sociedad jerezana y su implicación en las actividades comerciales. La producción y comercializaron del vino (finales s. XV-inicios s. XVI)
Enrique José Ruiz Pilares

365 Violencia y conflicto en las sociedades portuarias de la baja Andalucía a fines de la Edad Media
Roberto J. González Zalacaín

Leonor González Menorca
Consejera de Desarrollo Económico e Innovación del Gobierno de La Rioja

Decía el gran medievalista y experto en historia marítima europea Michel Mollat que '*el tiempo mitiga las diferencias geográficas sin alterar las diversidades profesionales*'. El hábitat costero, en el que desarrollaron sus actividades los hombres y mujeres del Medievo, presenta a lo largo de las costas europeas una disposición muy análoga. Las tempestades, las brumas, los vientos, los piratas y corsarios, los bajíos de los Países Bajos o de los estrechos daneses y el resto de inseguridades suponían retos a superar para aquellas gentes que vivían del y por el mar, que era fuente de vida –y muy a menudo de muerte- y al que se le ha llamado el 'plasma de Europa'.

El mar fue el motor de la expansión y de superación de las crisis de las sociedades medievales europeas. Por este motivo, la disciplina de la Historia Portuaria se ha convertido, en los últimos años, en un campo de investigación destacado para el conocimiento de la génesis, desarrollo y transformación de los vínculos entre centros económicos, ya que las sociedades portuarias se hallan en el epicentro de las relaciones comerciales y de transporte. Su comprensión nos permite profundizar en el conocimiento del complicado juego entre mercados y en los primeros procesos de globalización que de la mano de los europeos tuvieron lugar en la Edad Media, y han conformado el mundo tal como lo conocemos en la actualidad. Aquellas sociedades marítimas y portuarias medievales formaron la primera comunidad de intereses de ámbito europeo con más similitudes que diferencias, salvando las distancias a causa de la diversidad de costumbres sociales y culturales que caracterizaban a las gentes mediterráneas y atlánticas en la Edad Media.

La XII edición de los *Encuentros Internacionales del Medievo de Nájera*, celebrados entre los días 27 y 29 de julio de 2015 en la Escuela de Patrimonio Histórico, están reconocidos por la comunidad internacional de medievalistas como una de las reuniones científicas internacionales más prestigiosas, tal como lo avala el hecho de haber sido reseñado en las principales revistas de Historia Medieval, tener un Comité Científico Internacional, integrado por los más reputados medievalistas de Europa y América, y reunir todos los años a prestigiosos especialistas. De este modo, el constante patrocinio de los Encuentros por parte de la Consejería de Desarrollo Económico e Innovación de La Rioja desde el año 2004 ha servido tanto a los intereses del mundo académico, como en especial a la proyección cultural de Nájera y La Rioja, dentro y fuera de España.

Los *XII Encuentros Internacionales del Medievo de Nájera* estuvieron dedicados al estudio de las sociedades portuarias de la Europa Medieval y el presente libro recoge los trabajos presentados en este foro académico, en un intento de reunir en un solo volumen la más reciente historiografía sobre la historia de las sociedades portuarias a lo largo de la época medieval. Nos hallamos, pues, ante una obra que destaca por su rigor científico, fruto de las investigaciones de los autores, así como por representar un hito en la recuperación histórica de las relaciones entre los diversos pueblos de Europa. Los profesores Jesús Solórzano, Beatriz Arízaga y Michel Bochaca han coordinado un equipo de diecisiete investigadores de diversas universidades españolas y europeas, que nos ofrecen muchas historias contenidas en esta historia de las sociedades portuarias medievales. Quizás algo que puede sorprender al lector menos avezado en esta temática es la decisiva incidencia que tuvo el desarrollo de las sociedades portuarias del Medievo en la primera globalización, los grandes avances técnicos, el desarrollo del capitalismo, la creación de las primeras empresas internacionales y de la bolsa, así como sobre la ligazón entre las diversas economías regionales para conformar la primera comunidad de personas con intereses comunes a escala europea.

Este libro supone, así pues, una valiosa contribución al conocimiento de las claves de las sociedades portuarias de la Europa Medieval y, por lo tanto, de lo que nosotros somos hoy día. Una historia apasionante que los europeos hemos recorrido juntos y en la que los españoles fuimos pioneros.

Sólo me resta agradecer a cuantas instituciones han colaborado con la Consejería de Desarrollo Económico e Innovación de La Rioja para que los *Encuentros Internacionales del Medievo de Nájera* hayan llegado a su XII edición, como el Ayuntamiento de Nájera, la Universidad de Cantabria, la Escuela de Patrimonio Histórico de Nájera, la Sociedad Española de Estudios Medievales y el Instituto de *Estudos Medievais de la Universidade Nova de Lisboa*, así como la excelente labor editorial que realiza el Instituto de Estudios Riojanos.

Jonás Olarte Fernández
Alcalde de Nájera

Los *Encuentros Internacionales del Medievo de Nájera*, un medio de transferencia del conocimiento histórico sobre la Época Medieval con la sociedad que el *Ayuntamiento de Nájera* abrió hace ya más de dos lustros, alcanzan con el presente libro su duodécima edición. En este ocasión, sin apartarse de lo que a lo largo de todos estos años ha constituido la línea habitual de estudios sobre la Ciudad en la Edad Media como vía para comprender mejor las ciudades del siglo XXI a través de su génesis en el pasado medieval, esta monografía constituye una gran novedad, ya que contextualiza las sociedades urbanas de las ciudades portuarias en el marco geográfico de la Europa Atlántica.

La presente edición recoge las ponencias y comunicaciones presentadas en los *XII Encuentros Internacionales del Medievo de Nájera*, que estuvieron dedicados a *Las sociedades portuarias en la ciudad atlántica en la Edad Media*, que tuvieron lugar en la sede de la *Escuela de Patrimonio Histórico de Nájera* los días 27 al 29 de julio de 2015, una iniciativa cultural que el Ayuntamiento de Nájera realiza junto a la *Consejería de Desarrollo Económico e Innovación de La Rioja*, la *Universidad de Cantabria*, el *Ministerio de Economía y Competitividad*, la *Sociedad Española de Estudios Medievales*, el *Instituto de Estudos Medievais de la Universidade Nova de Lisboa* y el *Instituto de Estudios Riojanos*.

Los *XII Encuentros Internacionales del Medievo de Nájera*, dirigidos Beatriz Arízaga y Jesús Solórzano del Grupo de Historia Medieval de la Universidad de Cantabria, analizaron las sociedades portuarias a lo largo de la Edad Media con

el objetivo de comprender mejor el cambio social de las ciudades marítimas, cuya contribución al desarrollo de Europa fue fundamental para la construcción de un espacio común de intercambio comercial y de diálogo cultural entre las sociedades del Mundo Atlántico y el Mediterráneo.

Esta obra cuenta con las aportaciones de diecisiete especialistas de prestigiosas universidades españolas y europeas, fruto del esfuerzo de varios años de investigación, que ha sido coordinada por los profesores Jesús A. Solórzano Telechea, Beatriz Arízaga y Michel Bochaca. Quiero trasladar a todos ellos el agradecimiento del *Ayuntamiento de Nájera* por su esfuerzo y por transformar Nájera, durante unos días, en la capital del Medievalismo académico, reflejo de su brillante pasado Medieval.

Introducción

Las sociedades portuarias: campo de estudio de la Historia Social

Jesús Ángel Solórzano Telechea
Universidad de Cantabria

El objetivo del presente libro es analizar las sociedades portuarias en el contexto comparativo y transnacional de la Europa Atlántica en la Edad Media y surge de la celebración de los *XII Encuentros Internacionales del Medievo de Nájera*, que se desarrolló entre los días 27 y 29 de julio de 2015 en Nájera, en el marco del proyecto de investigación *Las sociedades urbanas de las ciudades y villas portuarias de la Europa Atlántica en la Baja Edad Media*.

El estudio de las sociedades portuarias se inscribe en el de las sociedades urbanas, marcadas por la existencia de un puerto a las que éste impone su influencia, cuya profundidad depende de su dependencia respecto al mismo y que se manifiesta de diversas formas. En primer lugar, las sociedades portuarias están definidas por las actividades marítimas y las infraestructuras portuarias, que determinan no sólo la morfología del centro urbano, sino que imprimen su marca sobre la configuración de las relaciones dentro y entre los grupos sociales, ya que están ligados a él en distinta medida. De este modo, las sociedades portuarias constituyen un tipo de sociedad urbana en las que el puerto crea una comunidad precisa que viene dada por las funciones portuarias, aunque su peso depende de las relaciones de la ciudad con el puerto y son muy raras las sociedades portuarias puras. De hecho, el Decano de los estudios portuarios ingleses en las décadas de los sesenta y setenta, J. Bird (1971), distinguía entre

la '*ciudad con puerto*' y la '*villa portuaria*', pues sólo en este último caso el puerto tenía la capacidad de influencia para crear una sociedad, determinada por las actividades portuarias. Las relaciones profesionales de los individuos con el mar por razones del comercio, el transporte marítimo, la extracción de recursos, la construcción naval o los servicios del puerto, pueden llegar a ser tan estrechas que las define como sociedades portuarias. Este tipo de sociedades urbanas están integradas por dos grandes grupos: la *comunidad marítima* y la *comunidad portuaria*.

Bajo la denominación de *comunidad marítima* se encuadra una categoría de profesionales, conformada a partir de su relación directa y estrecha con el mar, que abarca las diversas categorías de marinos, transportistas-comerciantes, corsarios, maestres, pilotos, tripulaciones, armadores, propietarios de naves y pescadores, y los mercaderes que fletaban los barcos e impulsaban el comercio marítimo. La pesca es, precisamente, la ocupación que mejor define a las comunidades marítimas, pues se trata de grupos profesionales que comparten barcos, aparejos, beneficios y pérdidas, y practican cierto igualitarismo, aunque las labores se dividen en razón de la edad y el género. El hombre se encarga de pescar en el mar y las mujeres de la venta o de las labores del procesamiento de la pesca o el arreglo de los aparejos. Las estructuras de la propiedad de los medios de trabajo y la división de las labores reforzaban la cohesión de este grupo profesional, que se integraban en cofradías de oficios. La organización de las gentes del mar en cofradías de oficios en algunas regiones europeas es un hecho bastante singular, pues no es un fenómeno generalizado a lo largo del litoral europeo, ya que mientras era común en Portugal y el norte de la España atlántica, no lo era en Francia. Las cofradías de las gentes de mar dieron respuesta eficaz, de una parte, a la organización de los oficios y las labores relacionadas con el mar, y, de otra, a las necesidades de carácter asistencial de los cofrades, las viudas, los impedidos, los ancianos y los huérfanos, así como un papel destacado en el juego político urbano.

Los oficios relacionados con el transporte marítimo también se encuadran en esta categoría. Se trata de los marinos, las tripulaciones de los barcos, desde los pilotos, maestres y navegantes hasta los mozos. A la cabeza de la tripulación se hallaba el maestre, que a veces se acompañaba de otros miembros de la tripulación que podían reemplazarlo en un momento dado. Los maestres dirigían

el barco, aunque también podían ocuparse de la comercialización de la carga, así como de llevar la administración y la contabilidad del barco. El oficio de maestre se alcanzaba tras años de preparación. Estaba obligado a permanecer a bordo, ordenar las maniobras, poner rumbo, era responsable de la carga, si bien no tenía que haber recibido una formación concreta en navegación, para lo cual estaba el piloto, que conocía bien las rutas marítimas, así como los instrumentos de navegación, los portulanos, las mareas locales, las corrientes, los vientos y, en especial, el rumbo a seguir y la distancia entre puertos. El piloto era contratado para un solo viaje y su incompetencia era duramente sancionada. Por otro lado, el oficio de maestre no ha de confundirse con el de patrón, que dirigía naves de pequeñas dimensiones o con el capitán de navío, que se hallaba al mando de un barco de guerra. El patrón del barco estaba asistido por consejeros del viaje, el encargado de las armas, el responsable de lo víveres y el calafate que velaba por el buen estado de la nave, a quienes, según las *Leyes de Olerón,* tenía que consultar para poder partir a alta mar. Entre la tripulación también se hallaba el arrumador, que colocaba la carga en la bodega, así como el encargado de la cordelería, las velas y el ancla. El lamparero se ocupaba del mantenimiento, encendido y apagado de las luces de a bordo. El timonel era el marinero que cuidaba el manejo del timón y el gobierno del buque. El mayordomo tenía a su cargo el servicio de cocina y la alimentación de la tripulación. Los aparejadores reparaban e instalaban la jarcia firme. El carpintero vigilaba el estado de los palos y pescantes, las cubiertas, y cerraba las escotillas, portas y demás aberturas del casco. El gaviero era un marino que se colocaba en la cofa en lo alto de los palos como observador para ayudar en la maniobra de las velas altas. Por último, entre los miembros de la tripulación se encontraban los mozos y grumetes, que atendían los trabajos cotidianos en la cubierta, ayudaban a los marineros y aprendían el oficio de la marinería. La tripulación era retribuida por medio de cantidades ya estipuladas, o bien de manera indirecta con el comercio de la pacotilla, que era la mercancía que los marineros podían embarcar y negociar libre de flete e impuestos.

En segundo lugar, las sociedades portuarias se componen de una nebulosa de profesionales al que denominamos *comunidad portuaria*. De una parte, se incluyen los ámbitos laborales, situados en los aledaños de las actividades marítimas, como la construcción naval (carpinteros de ribera, calafates...), la maniobra de los barcos en el mar (prácticos del puerto, amarradores...),

toneleros y cesteros que fabricaban los recipientes para la carga, los sogueros y cordeleros que elaboran las cuerdas gruesas de los aparejos o las redes, los anzueleros para la pesca, personal del mantenimiento del muelle (maestros, canteros, carpinteros...), la seguridad del litoral (fareros, linterneros, guardas...), los regateros y mulateros que llevaban las mercancías a los mercados interiores, los encargados de los servicios del puerto, desde los aduaneros hasta los estibadores, carreteros, operadores de grúa, los arrendatarios de las rentas del concejo, y los escribanos y notarios que anotaban los fletes. Algunas de estas profesiones tenían un carácter itinerante, lo que impide establecer categorías cerradas, como les sucede a los marinos en tránsito, que recalaban en diversos puertos sin pertenecer a ninguno, o a los extranjeros. Además, la mayor parte de los habitantes de los puertos practicaban una doble actividad e, incluso, una pluriactividad, es decir, varios oficios o actividades profesionales de manera simultánea o sucesiva a lo largo del año, pues los marinos pueden convertirse en maestres de naves, los mercaderes en propietarios de barcos, los pescadores en agricultores, lo que dificulta la caracterización de las sociedades portuarias según su profesión. La presencia del puerto también influye sobre la construcción de las mentalidades y las conciencias colectivas, la identidad, concepto que nos lleva a una cultura y unas mentalidades específicas, forjadas por la relación con el mar, que se diferencian según sus componentes sociales, profesionales y de género. Además, la identidad de las sociedades portuarias también viene dada por las poblaciones del interior, que por lo general no tenían una imagen positiva de las sociedades portuarias a las que suelen calificar como inmorales y violentas.

Así pues, la interacción de la evolución económica, social y cultural de las sociedades portuarias nos permite abordar este tipo de sociedades como una categoría específica de la historia social y relacionarla con la historia de las sociedades urbanas europeas.

La *primera parte* de esta obra está dedicada al análisis de las *comunidades marítimas: marinos, pescadores y mercaderes*. En primer lugar, el estudio de Michel Bochaca y Pierre Prétou (*Université de La Rochelle*) se basa en el análisis de los *Rôles d'Oléron* o *Juicios del Mar*, datados en los siglos XIV y XV, que se hallan en los archivos de Burdeos, Libourne y Bayona. Los autores argumentan que, sin llegar a constituir un derecho marítimo, las disposiciones tenían el valor jurídico de un código de buena conducta profesional, capaz

de regular los diferentes aspectos de la actividad por medio de la aceptación tácita de los diversos actores del transporte marítimo. David Ditchburn (*Trinity College Dublin*) analiza el desarrollo comercial y económico del puerto escocés de Aberdeen, entre finales del siglo XIII y mediados del XVI, a través de comercio del salmón, cuyo empuje produjo grandes cambios en las conexiones comerciales de este puerto, tanto con otras partes de Escocia, como de otros países europeos. Roman Czaja y Anna Marynowska (*Nicolaus Copernicus University-Toruń)* estudian las relaciones entre los mercaderes y capitanes autóctonos y foráneos en Gdansk (Dánzig), para lo cual toman como ejemplo a la comunidad inglesa, en la que hubo desde grupos marginalizados, como prostitutas hasta una clase alta de mercaderes integrada en la 'Corte Artus' (*Dwór Artusa* o *Artushof)*, que era el lugar de encuentro de los mercaderes y centro principal de la vida social. También analizan la movilidad social de este sector socio profesional a través del ejemplo flamenco, que a finales del siglo XV obtuvo un lugar permanente en la estructura de la 'Corte Artus' y fue tratado de manera similar a los mercaderes de Lübeck. El análisis demuestra que la definición de un extranjero en un puerto medieval ha de tener en cuenta la naturaleza subjetiva y dinámica de este concepto. Amparo Rubio Martínez (*Instituto Universitario de Historia Simancas de la Universidad de Valladolid*) analiza un padrón fiscal, inserto en un pleito de hidalguía de la Sección de Hijosdalgo del Archivo de la Real Audiencia y Chancillería de Valladolid, una fuente que ofrece valiosos datos acerca del volumen de población de La Coruña para finales del siglo XV, así como de los distintos grupos socioeconómicos que habitaban en la ciudad. Gonçalo Melo Silva (*Instituto de Estudos Medievais de la Universidade Nova de Lisboa*) se centra en el estudio de las cofradías de las gentes del mar del Algarbe, que constituyen, según el autor, un campo de análisis prometedor para analizar la estrategia desarrollada por la Corona para institucionalizar su poder en dichas villas a través de la creación de cofradías. La primera parte del libro se cierra con el trabajo de Javier Añíbarro Rodríguez (*Universidad de Cantabria*), quien estudia los viajes que hicieron los marineros de San Vicente de la Barquera a Irlanda y el tipo de actividades que desarrollaron en la isla, así como las consecuencias de las relaciones entre los irlandeses y los marinos castellanos.

La *segunda parte* de esta obra se centra en el estudio de las *comunidades portuarias: empresarios, vendedores y extranjeros*. En primer lugar, Ana María Rivera (*UNED*) indaga sobre la inserción de la comunidad vizcaína en el mundo

del crédito y la actividad comisionista, a través de la actividad mercantil en Flandes, vista desde la Península mediante el estudio de más de doscientos cartas de poder, obligación y compraventa correspondientes a los siglos XV y XVI. Jan Dumolyn y Ward Leloup (*Universidad de Gante*) estudian la red portuaria establecida entre la ciudad de Brujas y las villas portuarias del Canal del Zwin, como Letterswerve, Damme, Mude, Monnikerede, Hoeke y Sluis. Estos puertos gozaron de cierto grado de autonomía comunal, pero Brujas subordinó todas las actividades a sus intereses, lo que limitó sus libertades. Así, los autores analizan la supeditación de los puertos a la metrópolis, ya que, a partir del siglo XIV, las impuso una división funcional del trabajo, lo que aseguró el desarrollo de Brujas como uno de los principales centros mercantiles del Norte de Europa. Sin embargo, la obstrucción del Canal del Zwin, los disturbios políticos y la estrangulación de la economía de las villas portuarias conllevaron la desintegración de esta floreciente red portuaria. Ana Luísa Servulo Miranda (*Universidade de Lisboa)* estudia la ciudad de Lisboa, en tanto que ciudad portuaria, durante el periodo de dominación islámica hasta su reconquista en 1147. Durante el periodo del Califato, el puerto ocupó una posición periférica, pero en la época de las taifas, incluida en la de Badajoz, el puerto vio la intensificación del comercio con el Norte de África y el Mediterráneo. Raúl González Arévalo (*Universidad de Granada*) aborda las estrategias empleadas por los miembros de las comunidades mercantiles italianas para integrarse en las sociedades portuarias del Reino de Sevilla en la Baja Edad Media. De su estudio, se desprende que la nación genovesa fue la única comunidad extranjera capaz de impulsar un proceso de integración en el territorio. El resto de italianos, como florentinos, venecianos, placentines, sieneses y milaneses desarrollaron una menor capacidad de integración y promoción en la sociedad local, debido a un menor peso demográfico y a que el éxito económico de los florentinos y los venecianos fue menor que el de los genoveses. Juan Manuel Bello León (*Universidad de La Laguna*) nos acerca al estudio de los grupos de población transeúnte de la Andalucía atlántica en los siglos finales de la Edad Media. En primer lugar, el autor define quién es vecino y cómo se adquiere la vecindad en las ciudades andaluzas, para pasar a describir la presencia de algunos colectivos como transportistas, pescadores, oficiales reales, soldados, embajadores, viajeros, e incluso los reyes con la numerosa corte de nobles y servidores que los acompañaban. Mário Paulo Martíns Viana (*Universidade dos Açores*) se centra en el estudio de las sociedades portuarias y las técnicas

mercantiles, para lo cual analiza la evolución de la capacidad del tonel en el transporte naval bajomedieval. Enrique José Ruiz Pilares (*Universidad de Cádiz*) estudia las elites mercantiles y artesanales de Jerez de la Frontera, una de las ciudades más prósperas de Castilla a finales de la Edad Media, según el autor, ya que su situación estratégica en las rutas marítimas que conectaban el Mediterráneo y el Atlántico permitieron su crecimiento económico, en el que sobresalió el comercio del vino. Esta segunda parte, se cierra con el estudio de Roberto J. González Zalacain (UNED-Tenerife) analiza el conflicto y la violencia generados en las sociedades portuarias de la Andalucía atlántica en la Baja Edad Media desde diferentes perspectivas, como son la jurisdiccional, la económica, y la de la violencia, con un apartado de estudio de los medios de resolución de conflictos articulados en ese período.

De esto modo, este libro ofrece un panorama único sobre las características comunes de las sociedades portuarias medievales de la Europa Atlántica, en el que han sido analizadas las dinámicas económicas y sociales de las poblaciones portuarias desde desde las Azores hasta el mar Báltico.

Por último, queremos expresar nuestro agradecimiento a las personas e instituciones que ayudaron a que un año más se desarrollaran los *Encuentros Internacionales del Medievo de Nájera*. En primer lugar, vaya nuestro más sentido reconocimiento a la Consejería de Desarrollo Económico e Innovación de La Rioja, sin cuyo apoyo institucional y aportación económica no habrían podido celebrarse los *XII Encuentros Internacionales del Medievo de Nájera*, así como al Ayuntamiento de Nájera, la Universidad de Cantabria, la Escuela de Patrimonio Histórico de Nájera, la Secretaría de Estado de Investigación, desarrollo e innovación del Ministerio de Economía y Competitividad, la Sociedad Española de Estudios Medievales, el *Instituto de Estudos Medievais de la Universidad Nova de Lisboa* y, muy especialmente, al excelente equipo editorial del Instituto de Estudios Riojanos.

Primera parte:
La comunidad marítima: marinos, pescadores y mercaderes

Rôles d'Oléron et usages maritimes dans l'Europe atlantique à travers l'exemple de Bordeaux, Libourne et Bayonne aux XIVe et XVe siècles[1]

Michel Bochaca,
Université de La Rochelle

Pierre Prétou
Université de La Rochelle

Plus connus sous la dénomination de Rôles d'Oléron, les Jugements de la mer ont intéressé de longue date les juristes qui se sont penché sur le droit maritime médiéval et les historiens qui ont étudié le commerce maritime et/ou les gens de mer au Moyen Âge[2]. La question des origines de ce droit coutumier a été

1. Cette étude s'inscrit dans le programme de recherche *Las sociedades urbanas de las ciudades y villas portuarias de la Europa Atlántica en la Baja Edad Media* (I+D HAR 2012-31801).

2. Voir par exemple: Pardessus J. M. *Collection de lois maritimes antérieures au XVIIIe siècle*, Paris, Imprimerie royale, 1828.

longuement débattue[3] ainsi que celle de la chronologie et de la filiation entre les différents manuscrits des XIVe et XVe siècles qui nous sont parvenus. Les termes de Jugements de la mer, évoquant ici une cour ou un droit qui viendrait de la mer peuvent en effet surprendre. Cette simple mention témoigne d'une qualification hasardeuse qui fut postérieure, sans doute lorsqu'ils furent assimilés à un droit, à l'occasion de rédactions tardives, alors qu'ils étaient vraisemblablement une somme d'usages oraux émanant du monde professionnel des gens de mer. La question fait encore débat mais, en revanche, les pratiques maritimes qui sous-tendent les jugements n'ont pas donné lieu à des analyses aussi détaillées[4].

Relevant d'usages coutumiers dont les origines nous échappent en grande partie et présentant une portée juridique très générale, les dispositions ont traversé les siècles à peu près telles quelles – du moins en ce qui concerne le noyau « originel » des 24 premiers articles – et ont fini par s'insérer dans le droit souverain des royautés riveraines de l'Atlantique à la fin du Moyen Âge. Cette insertion tardive explique en grande partie que des traditions spéculatives postérieures aient ensuite tenté de conférer à ces textes une origine souveraine. Selon les traditions, Richard Cœur de Lion, Aliénor d'Aquitaine, ou encore l'empereur du Saint-Empire, auraient joué un rôle dans une hypothétique promulgation dont les historiens ne trouvent nulle trace valide[5]. Ces textes médiévaux furent donc insérés, avant d'être justifiés par la doctrine moderne, car ils émanaient du terrain de la pratique et des communautés de mariniers, communautés que les pouvoirs royaux tardèrent à considérer, à mesure de l'essor de leurs ambitions politiques sur les espaces maritimes. Si les Jugements de la mer rejoignent les codifications souveraines des XIVe et XVe siècles, les

3. Serna Vallejo, M. *Los Rôles d'Oléron. El coutumier marítimo del Atlántico y del Báltico de época medieval y moderna*. Centro de Estudios Montañeses, Santander, 2004. L'auteur dresse un bilan historiographique détaillé auquel nous renvoyons. Une étude postérieure invite cependant à relativiser la portée des rôles d'Oléron pour l'Europe du nord où un droit maritime local avait cours (Écosse, villes maritimes de la Baltique) : Frankot, E. *"Of Laws of Ships and Shipmen". Medieval Maritime Law and its Practice in Urban Northern Europe*. Edinburgh University Press, Edinburgh, 2012.

4. Ward, R. *The World of the Medieval Shipmaster. Law, Business and Sea, c.1350-1450*. Boydell & Brewer, Woodbridge, 2009. En dépit de son titre très général, l'ouvrage concerne uniquement l'Angleterre. C'est une des rares études qui s'intéressent au contenu pratique des jugements, bien que celui-ci ne soit pas analysé de façon systématique.

5. Voir par exemple la tradition rapportée par Cleirac, *Us et coutumes de la mer*. Guillaume Millanges imprimeur, Bordeaux, 1647 : 2.

textes ne furent alors appareillés d'aucune formule royale : telle n'était pas leur forme initiale. Ils ont donc été reconnus, plus que publiés, ce qui explique ces copies tardives conservées dans les registres et nous prive des raisons pour lesquelles ils y avaient été consignés, ce qui ne va pas sans poser un certain nombre de problèmes d'interprétation. La version en français figurant dans le *Liber Horn* est considérée comme étant la plus ancienne qui nous soit parvenue[6]. Elle date du début du XIVe siècle.

Les incertitudes et les inconnues qui pèsent sur les Rôles d'Oléron ont pu dissuader les historiens d'y chercher des références économiques et sociales précises faute d'être en mesure de les replacer dans une chronologie clairement établie. Les Jugements de la mer n'en demeurent pas moins une casuistique qui, à partir du XIIIe siècle, sert de référence acceptable dans le règlement des conflits susceptibles d'opposer les différents acteurs du transport maritime dans les mers du Ponant[7] : les propriétaires des navires, les maîtres, les marins formant les équipages et les affréteurs, principalement des marchands mettant à la mer. Ils fournissent un cadre juridique commun et, de ce fait, ils couvrent de multiples aspects de l'exploitation économique d'un navire que l'on ne voit pas apparaître de façon aussi globale et complète dans les documents de la pratique (actes notariés, sources judiciaires, règlements municipaux, dispositions législatives des souverains). C'est en ce sens qu'ils peuvent être utiles à la connaissance des activités maritimes. En outre, l'insertion de ces usages par le droit souverain soulève la question de la reconnaissance de l'existence des spécificités du métier, une reconnaissance qui passa d'abord par celle des villes qui accueillaient de tels gens de mer. L'examen attentif des copies conservées par les villes portuaires du littoral aquitain nous offre donc l'occasion de considérer une étape essentielle qui fut antérieure ou parallèle

6. Le *Liber Horn*, conservé aux National Archives (Londres), doit son nom à André Horn (c.1275-1328), légiste anglais qui fut *chamberlain* de la ville de Londres de 1320 à 1328. Il copia en 1311 dans ce manuscrit une série de chartes, de lois et de coutumes. La copie des Rôles d'Oléron occupe les folios 355 vº à 360 rº dans un manuscrit qui en compte 376. Sir Travers Twiss en a donné une première transcription (*The Black Book of the Admiralty*. Longman, London, 1874, vol. III, pp. 1-33).

7. Nous n'aborderons ici ni les liens avec les usages maritimes en vigueur en Méditerranée connus à travers le *Livre du Consulat de la mer* (voir : Capmany, A. de, *Libro del Consulado del Mar*. Cámara oficial de comercio y navegación, Barcelona, 1965), ni l'insertion des Rôles d'Oléron dans le droit souverain des États européens.

aux codifications souveraines : l'insertion des *Jugements de la Mer* et des usages mariniers dans la pratique réglementaire des pouvoirs municipaux.

1. LES COPIES DES RÔLES D'OLÉRON DANS LES MANUSCRITS DES XIVe ET XVe SIÈCLES CONSERVÉS POUR LES PORTS DU LITTORAL GASCON

Pour éviter autant faire se peut de verser dans une analyse théorique déconnectée des pratiques maritimes médiévales nous avons choisi d'inscrire l'étude dans un cadre géographique étroit et à l'intérieur d'une chronologie restreinte, selon des choix que nous allons aller en précisant. La recherche de manuscrits médiévaux comportant une copie des Rôles d'Oléron s'est effectuée à l'échelle de la façade littorale de Gascogne, depuis la Gironde jusqu'à la Bidassoa. Cela nous a permis d'identifier cinq copies insérées dans cinq manuscrits différents, qui datent du XIVe siècle pour la plus ancienne et du XVe siècle pour les quatre autres.

Si l'on tient compte du fait que l'activité portuaire se concentrait aux deux extrémités de cet espace et s'organisait d'une part autour de Bayonne et de la basse vallée de l'Adour au sud, d'autre part autour de Bordeaux et des basses vallées de la Garonne et de la Dordogne et de l'estuaire de la Gironde au nord, ce nombre de copies peut paraître en proportion plus élevé que pour les autres régions françaises du littoral atlantique et de la Manche. Il convient toutefois de relativiser en précisant que l'enquête demanderait à être approfondie pour celles-ci, afin de s'assurer que des manuscrits ne restent pas enfouis dans les divers dépôts d'archives.

1.1. LES MANUSCRITS ISSUS DES ARCHIVES DE LA COMMUNE DE BORDEAUX[8]

En l'état de nos recherches nous avons identifié deux copies pour Bordeaux, associées à deux des cinq manuscrits du XVe siècle dans lesquels ont été consignées, entre autres, les coutumes de la ville. Il s'agit d'une part du *Cartulaire de Beaurein*, manuscrit qui doit son nom à l'abbé Beaurein, érudit

8. Le mot commune fait référence à l'organisation municipale en place à Bordeaux du début du XIIIe siècle jusqu'en 1789.

local qui le sauva de la perte qui affecta une partie des archives municipales pendant et après la Révolution[9]. Henri Barckhausen l'a utilisé pour son édition du *Livre des Coutumes* en complément du manuscrit A servant de principale référence. Il s'agit de la variante B, premier des 4 autres manuscrits sur lesquels il s'est appuyé. Dans la préface, Henri Barckhausen indique qu'une "trentaine de pièces […] qui n'avaient plus d'intérêt historique au milieu du XVe siècle" n'ont pas été copiées dans le *Cartulaire de Beaurein*, qui se différencie aussi du manuscrit A par "l'addition de quelques bulles, celle de quatre à cinq tarifs et celle des Rôles d'Oléron"[10]. Ces derniers ne figurent pas non plus dans le *Manuscrit Péry* (variante D)[11], ni dans les manuscrits C et E. Si Henri Barckhausen jugea bon d'ajouter sous la forme de deux appendices un certain nombre d'actes absents du manuscrit A, la copie des Rôles d'Oléron présente dans le *Cartulaire de Beaurein* ne lui parut pas mériter une édition, ce dont il s'explique dans une note de bas de page :

> "Nous croyons devoir donner ici la liste des pièces qui se trouvent dans les mss. B, C ou D, et que nous n'avons pas cru devoir réimprimer dans ce volume.
> Ce sont d'abord les Rôles d'Oléron, qui ont eu plusieurs éditeurs, et des plus illustres"[12].

Ces quelques informations distillées de manière éparse dans la préface, ajoutées à l'absence d'une entrée Rôles d'Oléron dans l'index des matières, expliquent que l'existence de cette copie soit mal connue des historiens. Marcel Gouron la signale brièvement dans son étude sur l'amirauté de Guyenne[13], de même que

9. Archives communales de Bordeaux, Ms 413, fol. 67 et suivants. Désormais AC Bordeaux.

10. *Livre des Coutumes*, Barckhausen, H. (éd.) Imprimerie G. Gounoulhou, Bordeaux, 1890: VI-VII.

11. *Ibidem*, IX. De la même manière que le *Cartulaire de Beaurein*, ce manuscrit fut sauvé de la perte par Jean-Édouard Péry, notaire et bibliophile bordelais.

12. *Ibidem*, XV, n. 1.

13. Gouron, M. *L'Amirauté de Guienne. Depuis le premier Amiral anglais en Guienne jusqu'à la Révolution*. Imp. E. Castera, Paris, 1938: 121 et n. 4. Cet auteur affirme par erreur qu'une copie des Rôles d'Oléron figure dans le *Manuscrit Péry*.

Jacques Bernard qui fait allusion à une autre copie conservée en Angleterre ainsi qu'aux copies présentes à Bayonne et à Libourne[14].

L'information selon laquelle une deuxième copie existait en Angleterre parvint trop tard à Henri Barckhausen, dont l'édition du *Livre des Coutumes* était sur le point de paraître. Il la signala néanmoins *in extremis* dans une apostille placée à la fin de l'ouvrage :

> "Notre travail était terminé quand M. Auguste Brutails, archiviste du département de la Gironde, a bien voulu nous signaler qu'il avait vu à Londres, au British Museum, un manuscrit in-folio du XVe siècle, portant l'estampille de l'ancienne Académie royale de Bordeaux, et ressemblant par son contenu au *Livre des Coutumes* et aux autres cartulaires qui nous ont servi pour la publication du présent ouvrage.

Ce manuscrit est coté Add. 10,146.

> […] Il s'y trouve, cependant, des pièces qui ne sont pas transcrites dans les mss. C et D, mais dont une, au moins (Les Coutumes d'Oléron), figure dans le ms. B."[15]

Henri Barckhausen ignorait semble-t-il que Sir Travers Twiss avait proposé une édition de cette copie quelques années auparavant[16]. La date, de toute évidence tardive, et les circonstances dans lesquelles le manuscrit passa de Bordeaux en Angleterre ne sont pas connues. Mais il semble qu'on puisse mettre sa confection en relation avec les milieux dirigeants de la commune de Bordeaux dans un contexte de rédaction de cartulaires municipaux dans la seconde moitié du XVe siècle, après l'entrée dans la mouvance du roi de France. Dans cette hypothèse, les documents collectés dans le cartulaire auraient alors constitué autant de preuves servant la mise en défense d'usages mis en œuvre

14. Bernard, J. *Navires et gens de mer à Bordeaux (vers 1400-vers 1550)*. SEVPEN, Paris, 1968, t. 2: 679 et n. 410.

15. *Livre des Coutumes*, *op. cit.*:794.

16. Twiss, T. *The Black Book of the Admiralty.* Longman, London, vol. II, 1873: 210-240. La version en gascon occupe les pages paires, avec en vis-à-vis la traduction en anglais sur les pages impaires. La copie des Rôles d'Oléron occupe les derniers folios (103 et suivants) du manuscrit, qui en compte 105.

aux temps des Anglais et que l'on souhaitait opposer aux nouveaux officiers ou aux juridictions installées par les Valois.

1.2. LES MANUSCRITS ISSUS DES ARCHIVES DES COMMUNES DE LIBOURNE ET DE BAYONNE

Après Bordeaux, de loin le port gascon le plus important par son trafic commercial aux XIVe et XVe siècles, ce sont les archives des deux villes occupant le haut de la hiérarchie portuaire, Libourne et Bayonne, qui ont conservé les autres copies des Rôles d'Oléron parvenues jusqu'à nous[17].

Celle de Libourne, rédigée en gascon et introduite par la formule *Asso es la copia deus rolles de Leron de jucgementz de mar*, figure dans l'unique cartulaire municipal médiéval conservé et qui est connu localement sous l'appellation de *Livre Velu*, en raison de sa couverture en peau de veau non débarrassée de ses poils[18]. La rédaction de ce recueil a été entreprise en 1476 et réalisée à partir d'un registre antérieur (*velh papey* ou vieux registre) datant de 1392 et aujourd'hui perdu. La copie des Rôles d'Oléron prend place à la fin du cartulaire où elle s'insère entre des lettres patentes de Philippe V contre les appels dilatoires et téméraires (9 mai 1332, fol. 129-129 v°) et une chronique de la Guyenne (fol. 132-133), à laquelle font suite des tarifs de péages levés aux environs de Libourne (fol. 133 v° - 135), cinq chartes de Henri IV entre 1406 et 1408 (fol. 135 v° - 137) et trois actes relatifs à la vie municipale, dont deux ordonnances datées de 1467. Enfin, le cartulaire se clôt sur le texte de la légende de Cénebrun de Lesparre (fol. 139-142). Brièvement signalée par Jacques Bernard, comme nous l'avons mentionné plus haut, cette version des Rôles d'Oléron est restée jusqu'alors inédite et n'a fait l'objet d'aucune étude.

17. Bochaca, M. «Le commerce du vin à Libourne au début du XVIe siècle», *Revue historique et archéologique du Libournais*, LXI, 1993 : 29-36. *Idem*, *Les marchands bordelais au temps de Louis XI. Espaces et réseaux de relations économiques*, Bordeaux, 1998. *Idem*, «Entre marchés atlantiques et arrière-pays aquitain : le rôle d'interface d'échange de Bordeaux (vers 1460-vers 1480)», *Bordeaux, porte océane*. Bordeaux, 1999 : 105-116. *Idem*, «Le commerce de Bordeaux dans la seconde moitié du XVe siècle : du marasme à la reprise des affaires», Augeron, M. et Guillemet, D. (Éd.) *Champlain ou les portes du Nouveau Monde. Cinq siècles d'échanges entre le Centre-Ouest français et l'Amérique du Nord*. La Crèche, Geste éditions, 2004 : 42-46. Goyheneche, E. *Bayonne et la région bayonnaise du XIIe au XVe siècle. Études d'histoire économique et sociale*. Universidad del País Vasco, Leoia, 1990 : 295-428.

18. AC Libourne, AA 1, fol. 130 v° - 131 v°.

Il en va différemment des deux copies datant de la fin du Moyen Âge conservées dans les actuelles archives communales de Bayonne. Celles-ci sont connues par les éditions qui en furent faites dès la fin du XIXe siècle[19]. Toutefois elles n'ont pas été pour autant étudiées[20]. La copie consignée dans le *Livre des Établissements* est le 321e acte d'un corpus qui en compte 530 en tout. Non datée et rédigée en français[21], elle prend place parmi un ensemble d'actes du XIVe siècle, écrits dans leur grande majorité en gascon. Elle s'insère juste avant un acte daté de 1395 (nº 322) qui est suivi par quelques actes du XVe siècle (nº 323 à 332), après lesquels les actes retranscrits sont de nouveau du XIVe siècle. Cet environnement a conduit Édouard Ducéré à dater la copie des Rôles d'Oléron du XIVe siècle, sans pouvoir la situer dans une fourchette chronologique plus précise[22]. Nous disposons d'une autre version en gascon consignée dans un recueil de 77 folios qui, à en juger par l'écriture, doit dater du XVe siècle[23]. Occupant les folios 4 et suivants, la copie des Rôles d'Oléron apparaît au début d'une série d'actes s'échelonnant entre 1170 et 1334. Une troisième version, non prise en compte dans l'étude car datant du XVIe siècle, nous est parvenue grâce à un gros registre de 367 feuillets qui rassemble les copies des franchises et des privilèges obtenus par Bayonne entre 1170 et 1550. Rédigée en français, elle y occupe les folios 108 et suivants[24].

19. Saint-Maur, F. «Les Rôles d'Oléron publiés d'après deux manuscrits des Archives Municipales de Bayonne», *Revue de législation ancienne et moderne, française et étrangère*, 1873: 163-185. *Livres des Établissements*, Ducéré, E. (éd.). Bayonne, 1892: 293-298.

20. Goyheneche, E. *op. cit.*: 326 et n. 1. Brève allusion aux Rôles d'Oléron dans laquelle cet auteur conteste, à juste titre, l'opinion de Jules Balasque selon laquelle le Livre du consulat de la mer aurait eu à Bayonne plus d'importance que les Rôles d'Oléron (Balasque, J. *Études historiques sur la ville de Bayonne*. E. Lasserre, Bayonne, 1875, t. 3: 131-133).

21. La graphie française est toutefois fortement empreinte de tournures gasconnes : redoublement des consonnes initiales (ffreter, ffret, ffiert, rrestorer,), pluriels en –tz (jutgementz, tenutz, petitz), hésitations entre -nh et -gn (compainhgnons, Bretainhe), «arribade ad augun [port]», «biatge».

22. AC Bayonne, AA 1, Livre des Établissements de Bayonne (1170-1625), feuillets CIII-CV.

23. *Ibidem*, AA 11, Anciennes coutumes de Bayonne (1170-1334).

24. *Ibidem*, AA 3, Privilèges et franchises de Bayonne (1170-1550).

1.3. LES CARACTÈRES GÉNÉRAUX DES COPIES DES RÔLES D'OLÉRON

Ces cinq copies des Rôles d'Oléron nous sont parvenues à travers cinq manuscrits différents qui, dès la fin du XIVe siècle pour l'un d'entre eux, au XVe siècle pour les autres, ont fait partie des archives des communes de Bordeaux, de Libourne ou de Bayonne, même si deux d'entre eux en sont sortis à une date tardive au hasard de la dispersion des fonds communaux bordelais. On peut penser qu'ils ont été produits au sein de ces trois municipalités et pour leurs besoins propres dans la mesure où la cour du maire et des jurats pouvait être amenée à se prononcer sur des litiges impliquant des navires et leur chargement, et opposant entre eux des propriétaires des navires, des maîtres et des marins ou encore des affréteurs. Par ailleurs, ces mêmes textes servaient de référence utiles, puisque considérées comme acceptables, à la conclusion des contrats des bourgeois avec différents opérateurs du trafic maritime. Dans l'état où ces copies nous sont parvenues, on notera également qu'il ne s'agit pas de documents isolés. Elles sont systématiquement insérées dans des recueils d'actes plus généraux et se fondent au milieu du désordre relatif dans lequel les documents ont été compilés lors de la rédaction des cartulaires. Même dans le *Livre des Établissements* de Bayonne, à l'intérieur duquel des ordonnances municipales de 1317, 1323 et 1326 statuent sur les gens de mer, la copie des Rôles d'Oléron n'a pas été retranscrite dans le voisinage immédiat de ceux-ci[25]. La copie n'entre donc pas au cartulaire dans une séquence que nous pourrions considérer comme étant plus législative qu'une autre. Nous ignorons d'autre part quand et comment les Rôles d'Oléron ont été reçus et utilisés avant de former partie du cartulaire municipal tel qu'il a été mis par écrit dans les exemplaires conservés. Dans tous les cas, il ne s'agit ni de lois, ni d'ordonnances, ni de textes vidimés. L'amorce, comme c'est le cas à Libourne, est brève : « Ici est la copie de… ». L'on évoque alors les rouleaux d'Oléron – « Rôles » – ou les Jugements de la mer, bien qu'aucun des articles ne précise qu'ils aient été véritablement jugés, ni par qui. La casuistique contenue n'a donc qu'une portée générale que l'on ne peut pas qualifier de jurisprudence même si le titre revendique ce statut.

25. Les établissements de 1317, 1323 et 1326 occupent les feuillets XL et XLI, où ils ouvrent la compilation d'une deuxième série d'ordonnances municipales. Les Rôles d'Oléron ont été consignés aux feuillets CIII, CIV et CV.

Nous ne connaissons pas non plus les circonstances dans lesquelles le texte original français a été traduit en gascon, langue habituellement parlée dans les trois villes à la fin du Moyen Âge. On observera simplement que les deux versions qui nous sont parvenues en gascon, celle de Bayonne (AA 11) et celle de Libourne (AA 1), ainsi que la version bayonnaise du XIVe siècle en français mais matinée de gascon (AA 1) sont incomplètes avec seulement 19 des 24 articles primitifs, sans que l'on sache les raisons de ces omissions (inadvertance ou négligence du scribe, texte de référence lui-même incomplet). Aucun espace en blanc ne permet de penser que la rédaction a été interrompue en cours de réalisation mais que le projet initial était bien une transcription intégrale. La version bayonnaise respecte exactement la nomenclature du *Liber Horn* avant de s'arrêter au dix-neuvième article. Celle de Libourne la suit jusqu'au sixième article, omet les articles 7 à 10 puis le 15, les articles 11 à 14 et 16 à 24 étant reproduits dans le bon ordre. Les versions en français sont en revanche fidèles à la nomenclature du *Liber Horn*, à quelques rares détails près comme l'intervention des articles 14 et 15 dans le Manuscrit Add. 10.146 du British Museum[26]. Mais dans tous les cas, même lorsque des articles ont été omis ou intervertis, c'est la version courte, conforme au noyau originel de 24 articles, qui prévaut. On ne relève aucun ajout d'articles supplémentaires comme cela est le cas dans les versions manuscrites anglaises, bretonnes ou castillanes du XVe siècle[27].

2. DISPOSITIONS DES RÔLES D'OLÉRON ET DOCUMENTS DE LA PRATIQUE À BAYONNE ET À BORDEAUX À LA FIN DU MOYEN ÂGE

À partir des copies des Rôles d'Oléron conservées dans les archives bayonnaises nous préciserons d'abord la portée des dispositions au regard des pratiques maritimes telles qu'on peut les entrevoir aux XIIIe et XIVe siècles, avant de rechercher de possibles influences entre ce document-cadre et les quelques

26. Les Archives Communales de Bordeaux étant fermées pour cause de déménagement des fonds lié à un changement de site, il ne nous a pas été possible d'accéder au manuscrit 143 pour en faire une transcription et vérifier l'ordre des articles.

27. Serna Vallejo, M. *op. cit.*: 194-195.

actes de la pratique conservés réglementant l'activité des gens de mer[28]. Seule la conservation bayonnaise offre cette possibilité en l'absence totale de documents de ce type pour Bordeaux et pour Libourne. À Bordeaux, on peut seulement esquisser une comparaison avec les actes se rapportant à la vie maritime contenus dans les registres des notaires conservé à partir du milieu du XVe siècle.

2.1. PROPRIÉTAIRES, MAÎTRES ET ÉQUIPAGES DES NAVIRES D'APRÈS LES RÔLES D'OLÉRON

Désignés par le terme «seigneurs» (art. 1 et 3)[29], les propriétaires des navires apparaissent peu, comparés au «maître» et aux «mariniers». L'article 1 fait allusion à la propriété partagée du navire : «la nef est à 2 hommes ou à 3». Cette pratique s'est développée au XIVe siècle en raison du coût croissant de la construction navale[30]. La division du navire en parts, jusqu'à un total de 12, permettait aussi de répartir les risques liés au transport maritime par un investissement fractionné et simultané dans la propriété partielle de plusieurs navires[31]. Partant, ces usages fragilisaient les preuves de propriété et de possession. Afin de garantir les droits éminents indivis de l'ensemble des propriétaires, l'article 1 précise que le maître, même s'il était l'un d'eux, ne pouvait pas vendre le navire sans l'autorisation expresse de ses associés reçue par «commandement ou procuration»[32]. Le dispositif empêchant l'aliénation pourrait surprendre, comme

28. Bochaca, M. «Les 'gens de mer' dans les villes portuaires de la France atlantique à la fin du Moyen Âge : l'exemple de Bayonne, Bordeaux et Libourne», Solórzano Telechea, J. A., Bochaca, M., Aguiar Andrade, A. (Eds.) *Gentes de mar en la ciudad atlántica medieval*. Instituto des Estudios Riojanos, Logroño, 2012: 45-62.

29. Numéros des articles selon l'ordre dans lequel ils sont consignés dans les manuscrits bayonnais qui est le même que dans le *Liber Horn* : AC Bayonne, AA1 (version comportant 19 articles), complété par AA3 (version comportant 24 articles).

30. Un établissement du 29 juillet 1307, destiné à favoriser la production d'unités de grande taille, interdisait aux Bayonnais de mettre en chantier des navires de moins de 100 tonneaux (*Livres des Établissements*, *op. cit.*, nº 157: 124-125). L'injonction politique de la municipalité était une chose, le respect de la mesure par ses administrés en était une autre. Seule une étude systématique des navires bayonnais des XIVe et XVe siècles, qui reste à faire, permettrait d'évaluer les effets de cette mesure.

31. *Livres des Établissements*, *op. cit.*, nº 174: 133, 18 juin 1323, *parsoers de naus*, expression en gascon que l'on peut traduire par parsonniers de nefs (ancien français).

32. Les navires nécessitaient une révision approfondie tous les 5 à 6 ans. Certains propriétaires choisissaient de les vendre avant. On entrevoit dans les sources notariales bordelaises de la fin du XVe siècle et du début du XVIe siècle un certain nombre de ventes. Certaines avaient un caractère fictif qui paraît recouvrir des mécanismes

étant d'évidence, si le maître n'avait pas par ailleurs le droit d'hypothéquer les apparaux pour subvenir aux besoins du navire en cas d'urgence (art. 1). Il devait cependant s'assurer de pouvoir les dégager et il ne pouvait en aucun cas les vendre sans le consentement des autres propriétaires (art. 3). La formulation adaptait donc la « seigneurie de nef » aux nécessités de la vie maritime, toutes entières concentrées sur les décisions des maîtres.

Personnage central, le maître est donc présent dans tous les articles. Il pouvait également être propriétaire de la totalité ou d'une partie du navire, mais il s'agissait plus souvent d'un employé auquel les propriétaires confiaient le commandement du navire à la mer et son exploitation économique. Il convenait avec les marins de leur mode de rémunération en leur demandant avant de charger dans un port s'ils voulaient s'employer «à maréage» ou «à deniers», c'est-à-dire contre un salaire fixe, ou bien «au fret de la nef», c'est-à-dire avec la possibilité de charger des marchandises pour leur compte et de se rémunérer sur la vente de celles-ci en contrepartie du travail effectué à bord (art. 18). Cela suppose qu'il les avait préalablement embauchés[33]. Maîtres et équipages formaient une compagnie, car le maître devait aussi consulter les marins («prendre conseil») sur les conditions météorologiques avant d'appareiller et se conformer à l'avis de la majorité (art. 2). Les marins étaient des «compagnons», des employés selon la terminologie des métiers. Ils formaient collectivement un groupe doté d'une personnalité juridique propre, à même de donner le conseil et dont des membres avait la capacité d'agir au nom des autres en prêtant serment (art. 8, 11). Le maître avait autorité sur les marins. Il devait «les tenir en paix et être leur juge» et pouvait mettre à l'amende les fauteurs de trouble (art. 12). Cet article est des plus surprenants car il évoque un pouvoir pénal confié au maître pendant la traversée, ce qui répondait de manière pragmatique à la difficile question de la territorialité des juridictions. Le droit de battre, sans excès, était également conféré tandis que l'offense faite au maître était, elle, associée à de graves peines, telle l'ablation du poing du fautif. Toutefois, l'on voit mal comment une telle disposition aurait pu être mise en application. Elle constitue donc, là aussi, une forme de référence qui n'oblige en rien les cours terrestres qui auraient à en

d'assurance : Bernard, J. «Les expédients du commerce anglo-gascon après la conquête française : ventes réelles et fictives de navires». *Hommage à Yves Renouard*. Édouard Privat éditeur, Toulouse, 1967, 263-270.

33. Nous n'avons pas d'informations sur la manière dont le maître recrutait les marins et passait contrat avec eux.

connaître. La rédaction appuie ici la gravité du fait en sanctuarisant la personne du maître, en creux, comme le ferait une sauvegarde. Le texte n'implique donc pas une peine réelle mais elle signale la grande gravité de la faute à l'attention des usagers de la mer. Si le maître venait à être blessé par un marinier, alors le péril serait si grand pour le navire et les intérêts embarqués que la faute serait assimilable au vol. En effet, la peine du poing coupé est généralement associée aux voleurs. Littéralement, l'homme s'étant battu n'est pas voleur, mais le sang versé, particulièrement en mer, expose la vie elle-même. Partant, ce serait mettre en péril la totalité du patrimoine investi dont le maître est le principal gardien, ce qui pourrait expliquer cette référence mentale faite au vol auquel sont assimilables les auteurs de coups et blessures. La rédaction est donc particulièrement discursive, mais c'est là une nature profonde des Jugements de la mer : une rhétorique pédagogique particulièrement sensible dans l'article 12. En cas de conflit avec un marin, le maître devait par ailleurs respecter une procédure avant de le chasser du navire, c'est-à-dire rompre le contrat qui les liait : il devait à trois reprises retirer devant lui la serviette en présence de l'équipage rassemblé pour le repas. Mais s'il refusait les réparations offertes par le marin, celui-ci avait le droit de rester à bord et de toucher son salaire (art. 14). Ce dispositif n'est pas sans rappeler les traditions réelles qui formalisent l'engagement contractuel par le rituel. En refusant le pain et le vin, le maître démontrait de manière ostentatoire l'exclusion de la compagnie que la mémoire et la déposition testimoniale établirait ensuite en cas de conflit. Partant, de telles dispositions écartent le contrat écrit ou facilitent le jugement en son absence. Or, l'état des conservations des actes de la pratique démontrerait plus aisément la seconde hypothèse : même à la fin du Moyen Âge, ces compagnies qui changent souvent au gré des ports demeurent fondées sur l'oralité des preuves et la mémoire des témoins.

Plusieurs articles énumèrent les devoirs et les droits des marins. Ils paraient les aléas de la navigation ou tentaient de stabiliser les équipages. En cas de naufrage, ils étaient tenus d'aider à sauver ce qui pouvait l'être sous peine de perdre leur salaire (art. 3). Il leur était interdit de quitter le bord sans l'autorisation du maître à moins que le navire ne soit au mouillage et en sécurité sur 4 amarres

(art. 5)[34]. Le maître n'était pas tenu de prêter assistance à des marins descendus à terre sans son congé et mêlés à un conflit ou blessés (art. 6). Si les marins demandaient à percevoir leur salaire une fois le navire arrivé à sa destination, le maître pouvait retenir une partie de leur dû s'ils n'avaient à bord «ni lit ni arche» ou s'ils ne pouvaient pas donner «bonne caution» de terminer le voyage «pour rendre la nef là où il [le maître] l'a prise» (art. 19). Si le maître embauchait des marins, les uns au voyage («à maréage» ou «à deniers») contre un salaire convenu à l'avance, les autres à part de fret, et le navire était contraint d'aller de port en port pour trouver un chargement, ceux qui s'étaient employés au voyage devaient suivre mais le maître était alors tenu d'augmenter leur salaire s'ils allaient plus loin que prévu. Ils avaient par contre l'obligation d'aider le maître à ramener le navire dans le port où il l'avait pris (art. 20). En contrepartie, les marins voyaient un certain nombre de leurs droits garantis. En plus d'une rémunération, ils étaient nourris pendant leur service à raison d'un repas par jour avec le breuvage (vin de moindre qualité) pour les Bretons, deux repas et de l'eau pour les Normands, mais le maître devait leur fournir du breuvage «depuis que la nef est en la terre où le vin croît» (art. 17). On ignore ce qui en était précisément des marins gascons. Les jugements renvoyaient aux réalités des perceptions régionales. Il faut donc imaginer une adaptation acceptable aux pratiques locales. Si un ou plusieurs marins tombaient malade ou se blessaient et que le maître ne pouvait pas les garder à bord, il devait les débarquer et pourvoir à leur besoins à terre en leur assurant le gîte, la nourriture et l'éclairage comme s'ils étaient à bord, en leur baillant «un de ses valets de la nef»[35] ou en payant une femme «qui prenne garde» d'eux sur place (art. 7).

34. La mention des 4 amarres n'était pas anodine. À raison de 2 amarres respectivement à la proue et à la poupe, frappées sur des ancres ou portées à terre dans le cas d'un navire au mouillage, ou bien de 2 amarres perpendiculaires à un quai ou à couple d'un autre navire, une à l'avant, l'autre à l'arrière, associées à 2 gardes, l'une montante, l'autre descendante, le navire pouvait être considéré comme immobilisé dans les règles de l'art et donc théoriquement en sécurité.

35. On voit apparaître au détour de cet article une autre catégorie de personne, que l'on peut rapprocher des pages mentionnés dans les établissements bayonnais du XIVe siècle. Il s'agit vraisemblablement de mousses faisant leur apprentissage sous la responsabilité du maître.

2.2. LA SÉCURITÉ DU NAVIRE ET LES RELATIONS ENTRE FRÉTEURS ET AFFRÉTEURS D'APRÈS LES RÔLES D'OLÉRON

Trois dispositions ont trait à la sécurité du navire au mouillage dans un port. Si une nef à l'ancre est heurtée par une autre, les dommages doivent être partagés si le maître et l'équipage jurent ne pas avoir causé l'abordage de façon délibérée (art. 15). Le serment purgatoire, ajouté à la quasi-impossibilité d'établir une preuve de malveillance dans la pratique, conduisait à l'entente nécessaire des compagnies de mariniers, imputables simultanément sur leurs patrimoines. L'équipage d'une nef à l'ancre risquant de se poser sur l'ancre d'une autre nef pouvait demander à l'autre équipage de déplacer son ancre et, à défaut d'obtenir satisfaction, la déplacer d'autorité (art. 16). Pragmatisme de l'urgence ? Dans un port d'échouage, les équipages devaient également mettre une balise aux ancres afin d'en faciliter le repérage par les autres navires. Le pilote avait la charge de conduire le navire jusque dans le port. S'il s'agissait d'un port d'échouage, le maître était responsable de la posée du navire et devait placer à marée haute des balises à l'endroit choisi (art. 24).

Sur un total de 24 articles, 7 précisent les rapports entre le maître et les marins en charge de conduire le navire et de charger et décharger la cargaison et les marchands qui mettent leurs marchandises à bord du navire. Les articles 3 et 15, déjà évoqués, contiennent eux aussi des dispositions garantissant les droits des affréteurs en cas de naufrage ou de collision.

Si un navire, pour cause d'avarie ou de tempête, touche un autre port que celui qui était convenu avec les marchands et que ceux-ci veulent récupérer leurs marchandises, ils devront payer le fret de ce qui aura été sauvé au *pro rata* du voyage effectué «s'il plait au maître», sinon celui-ci peut réparer son navire ou en louer un autre pour continuer le voyage (art. 4). Lorsque le navire n'avait pas le temps de se mettre à l'abri et l'équipage devait, dans une manœuvre désespérée, jeter par dessus bord une partie de la cargaison et/ou couper le mât, le maître avait obligation d'informer préalablement les marchands de la décision prise[36].

36. Dans le cas où les marchands ou un certain nombre d'entre eux n'acquiesçaient pas au jetage de leurs marchandises, le maître, devant la situation de péril, pouvait passer outre leur avis et avait la possibilité de se purger par serment, avec le tiers de l'équipage, une fois arrivé au port pour faire valoir le bien-fondé de sa décision.

Ces derniers devaient assumer collectivement le montant des pertes, valeur des marchandises jetées à la mer et valeur du mât, et le répartir entre eux lors de la vente des marchandises sauvées (art. 8 et 9). La valeur du mât devait quant à elle être payée au maître dès l'arrivée dans un port avec les liquidités dont les marchands disposaient : «sans nul délai avant que les deniers (*denerades*) soient mis hors de la nef» (art. 9)[37]. Sans arriver jusqu'à ces extrémités, l'article 11 prévoie le cas d'une cargaison mal arrimée qui subirait «par mal temps en le mer» des dommages du fait du défoncement de certains fûts par d'autres. Une fois arrivés au port, le maître et trois ou quatre marins pouvaient se purger par serment des accusations de manque de vigilance portées contre eux par les marchands. En règle générale les manœuvres portuaires (pilotage, remorquage, amarrage…) et les frais qu'elles occasionnaient étaient à la charge des affréteurs : «touages et petits lamanages sont sur les marchands» (art. 13). Ces dispositions étaient favorables aux gens de mer qui voyaient ici les réalités de leur métier consacrées par le dispositif tout en étant protégés par le serment purgatoire. Seul le parjure en établissait les limites, s'il se trouvait un témoin ayant brisé avec sa communauté pour le faire.

Le marchand qui ne respecte pas les délais de chargement convenus et immobilise le navire 15 jours ou plus doit verser des indemnités au maître et ce dernier est tenu d'en reverser le quart aux marins (art. 22). Cette clause de ne pas retarder le chargement et donc le départ du navire s'appliquait aussi aux marins qui se louaient au fret (art. 19). Ils devaient « fréter de telle manière que la nef ne soit pas immobilisée, et s'il advient qu'ils ne trouvent pas de fret, le maître ne peut les blâmer». Il devait néanmoins leur montrer l'emplacement où mettre leur fret. Ils pouvaient y mettre des tonneaux d'eau qui, s'ils étaient jetés à la mer, seraient comptés comme les tonneaux de vin ou les autres denrées passés par dessus bord « livre pour livre, par quoi les marins puissent se défendre raisonnablement à la mer ». Le poids l'emportait donc sur la mesure du volume ou de la valeur ajoutée. Obligé de relâcher en route dans un port, le maître pouvait vendre une partie du vin pour se procurer de l'argent. Mais une

37. Dans le cas des marchandises jetées à la mer, il faut comprendre que les marchands allaient couvrir leur perte avec le montant des premières ventes effectuées après l'arrivée au port. L'urgence pour le maître de réparer le mât ou de le remplacer ainsi que les éléments du gréement perdus ou endommagés, condition *sine qua non* d'une reprise d'activité, explique l'immédiateté du paiement des avaries par les marchands, dont les marchandises non encore déchargées servaient en quelque sorte de caution.

fois le navire arrivé à destination, les vins vendus devaient être comptabilisés au prix de vente des autres vins et payer le fret convenu (art. 23).

2.3. DES RÔLES D'OLÉRON AUX DOCUMENTS DE LA PRATIQUE

En vertu des pouvoirs judiciaires qui leur étaient conférés, le maire et les jurats de Bordeaux[38] ainsi que leurs homologues de Libourne[39] et de Bayonne pouvaient être saisis de litiges opposant des propriétaires de navires, des maîtres, des marins et des affréteurs, soit que les affaires survenues en mer aient été rapportées devant eux, soit que celles-ci se soient produites devant leur ville, sur le port ou dans les eaux baignant celui-ci. Nous n'avons malheureusement conservé pour ces trois villes ni registres d'assises ni pièces de procédure à même de porter à notre connaissance les détails de quelques affaires impliquant en justice des gens de mer et résolues par le juge en se fondant sur les Rôles d'Oléron[40].

On trouve cependant une référence à des usages juridiques propres aux marins dans une ordonnance du maire et des jurats de Bayonne du 9 juillet 1317 qui rappelle, entre autres dispositions, que les maîtres des navires doivent accomplir correctement leurs devoirs envers les marins «selon les fors et coutumes de la navigation» (*segon lors fors e la costume dou mareiar*)[41]. Il existe donc un socle d'usages que l'on évoque en cour municipale pour établir une

38. Bochaca, M. *La banlieue de Bordeaux. Formation d'une juridiction municipale suburbaine (vers 1250-vers 1550)*. L'Harmattan, Paris, 1997. *Idem* «El control del puerto de Burdeos y de su tráfico mercantil del siglo XIII al XV: jurisdicciones y estructuración del espacio", Arízaga Bolumburu, B. y Solórzano Telechea, J. A. (Eds.) *Ciudades y villas portuarias del Atlántico en la Edad Media*. Instituto de Estudios Riojanos, Logroño, 2005: 91-113. *Idem* «Le règlement des litiges commerciaux entre bourgeois et étrangers : les juridictions compétentes pour "fait de marchandises" à Bordeaux du milieu du XVe au milieu du XVIe siècle», *Annales de Bretagne et des Pays de l'Ouest*, 117, 2010: 135-147. Bochaca, M.; Arizaga Bolumburu, B. «Maîtres, marins et propriétaires de navires à Bayonne à travers les ordonnances municipales du début du XIV^{e} siècle», Sturmel, P. (dir.), *Navires et gens de mer du Moyen Âge à nos jours*. L'Harmattan, Paris, 2010: 45-53.

39. Bochaca, M. «Libourne au début du XVIe siècle : espaces et pouvoirs d'une ville du Bordelais», *Annales du Midi*, 106, 1994: 333-352. *Idem* «Libourne et le commerce du sel dans la basse vallée de la Dordogne à la fin du Moyen Âge : enjeux et conflits», Hocquet, J.-C. et Sarrazin, J.-L. (dir.), *Le sel de la Baie. Histoire, archéologie, ethnologie des sels atlantiques*. PUR, Rennes, 2006: 235-243.

40. Dumas, A. «Deux procès de prises maritimes à l'époque de la guerre de Cent Ans : de l'utilité des archives du Parlement pour l'histoire du droit des gens». *Revue générale de droit international public*, 16, 1909 : 5-45 (29-45).

41. *Livre des Établissements*, *op. cit.* : 133. Cet article est repris à peu près dans les mêmes termes dans une ordonnance du 17 mai 1326 (*Ibidem* : 138).

prud'homie convenable et la conformité d'un comportement. Doit-on en déduire l'acceptation locale d'un arbitraire du juge en matière maritime ? À Bayonne, l'intime conviction de la magistrature municipale se fondait vraisemblablement sur un corpus de coutumes évidentes pour les contemporains. Les statuts de la *Societas navium Baionensium*, dont les origines remontent à la fin du règne de Jean sans Terre (années 1206-1213) mais dont la seule copie conservée dans un cartulaire émanant de l'administration anglo-gasconne date de l'époque de la lieutenance du prince Édouard (1254-1272), ne mentionnent pas de façon explicite les Rôles d'Oléron ou les Jugements de la mer[42]. On peut cependant en rapprocher l'article 21 prévoyant que les maîtres ne pouvaient engager que des marins appartenant à la société et qu'ils devaient veiller à ce qu'ils touchent leur part sinon ils étaient responsables envers eux. Au-delà d'un recrutement endogène au sein de la société, qui excluait l'embauche de marins non bayonnais ou de Bayonnais non membres de la société, on voit apparaître en filigrane le rôle du maître dans le recrutement de son équipage et sa responsabilité financière envers celui-ci pour ce qui est de l'entretien à bord du navire et du paiement du salaire. Bayonne entreprenait de stabiliser les compagnies sur le modèle d'une confrérie locale mais l'on ignore si ces dispositions furent tenables et tenues. Outre la sanctuarisation du rôle du maître, cette société escortait de près l'esprit des Jugements de la mer, mais le lien direct demeure difficile à établir.

Les registres des notaires de Bordeaux conservés à partir du milieu du XVe siècle contiennent des chartes d'affrètement et des connaissements qui fixent les conditions auxquelles les maîtres de navires et les chargeurs passèrent marché pour le transport de marchandises. Là encore on peut deviner de possibles influences autour d'un certain nombre de bonnes pratiques visant à protéger les intérêts des parties contractantes, mais les Rôles d'Oléron ou Jugements de la mer n'y sont pas expressément mentionnés. Le 27 décembre 1445, Johan Logal, marchand de Bordeaux, affréta le *Saint Yves*, une barque morbihannaise dont était maître Guillaume Jenolé, pour transporter 31 tonneaux de vin dans un port de Bretagne méridionale qu'il devait choisir à la hauteur de l'île d'Yeu.

42. Bémont C. *Recueil d'actes relatifs à l'administration des rois d'Angleterre en Guyenne*. Imprimerie nationale, Paris, 1914, nº 407: 148-153. Bochaca, M.; Arízaga Bolumburu, B. «Une association de gens de mer du XIIIe siècle : la *Societas navium Baionesium*», à paraître.

Il s'engageait à payer le fret à raison de 30 sous de Bretagne «deinz les premiers dix et huyt jours ouvrables empres que ladicte [fol. 14] barche soyt arrivee a port de salveté, a sa droite discharge, et que comenssera a deschargier ledit bin. En cest boyage ledit mestre ou son actorné sera bien et loyalment payé de tot son fret sans nulh delay, thoacges et petitz lomanacgez sount sur ledit Johan Logual, marchant»[43]. Ce délai pour le paiement, le plus souvent de 20 ou 21 jours ouvrables, laissait à l'affréteur le temps de commencer à vendre ses marchandises et de disposer de liquidités. En cas de retard, le maître laissait un homme sur place, aux frais de l'affréteur, pour recevoir son dû[44].

Le 10 novembre 1475, Jean de Saint-Pol, maître de la *Catherine* de Bretagne, reconnut que Pierre Hosten et Pierre Deceps, marchands de Bordeaux, avaient chargé à son bord 60 tonneaux pour l'Angleterre, l'Écluse ou la Zélande au choix desdits marchands, «et le demorant des vins qui est dedens ledite carvelle est aux compaignons et mariniers d'icelle»[45]. Une clause abrégée comme dans la plupart des minutes de ce type rappelle les obligations du maître en matière de conservation des vins : «et en cas que lesditz vins soient percés etc., ledit maitre les doibt emender a congnoissence de marchantz etc.» Dans ces dispositions contractuelles, les Jugements de la mer n'étaient pas visés. Mais n'était-ce pas précisément leur nature que de ne pas l'être ? La casuistique ne constituait pas un droit puisque ce dernier n'avait finalement jamais été publié par ordonnance. Un contrat signé par notaire pouvait y déroger aisément, mais dans le cas contraire, la référence avait vocation à s'appliquer puisqu'elle était considérée comme acceptable et convenable en tous lieux. Les Rôles d'Oléron ne pouvaient donc être visés ou cités par l'écrit, puisqu'ils ne servaient fondamentalement qu'en son absence. À bien y regarder, c'est leur mise en écriture tardive qui pose le plus de problèmes d'interprétation.

---

43. Bochaca, M. «Un témoignage des relations maritimes et commerciales entre Bordeaux et la Bretagne: le plus ancien contrat d'affrètement conservé dans le fonds de la Garde-Note de Bordeaux (27 décembre 1445) «. *AMEA Anales de historia de la Europa medieval atlántica*, 2, 2014: 65-79 (78-79).

44. Clause figurant dans certaines chartes d'affrètement. Voir par exemple Archives départementales de la Gironde, 3 E 84, 20 et 21 décembre 1475, «Et en cas que lesditz vins ne fussent vendutz audit terme, ledit maistre y doibt lesser ung homme pour estre payé dudit frect aux despentz desditz marchantz jucques atant qu'il en soit paié». Désormais AD Gironde.

45. AD Gironde, 3 E 84. Fret payable 21 jours ouvrables après le déchargement. Formule abrégée pour le touage et le petit lamanage : «Et ce paieront thouaiges etc.»

3. CONCLUSION

Parvenu au terme de cette étude on peut s'interroger sur les raisons de l'incorporation somme toute tardive de copies des Rôles d'Oléron dans les cartulaires municipaux de Bordeaux, Libourne et Bayonne. En premier lieu, on peut y voir une justification juridique pratique pour les besoins propres du règlement des litiges impliquant des gens de mer. À Bordeaux comme à Libourne et à Bayonne, qui se trouvaient être les trois principaux ports de la façade maritime de la Gascogne, la cour présidée par le maire devait disposer du corpus approprié afin de pouvoir juger conformément aux usages des gens de mer les litiges portés devant elle. En ce sens, les cours municipales ne se comportaient pas différemment des juridictions royales et princières qui, à l'exemple des amirautés, avaient elles aussi à connaître des litiges maritimes. Cela pourrait-il être le motif d'une traduction en gascon du texte originel en français, pour les besoins de juges et de justiciables locaux pour qui le français n'était pas la langue usuelle jusqu'au début du XVIe siècle ? Mais les Jugements de la mer étaient bien plus qu'un texte à porter au-devant des juges. Ils servaient de référence entre les opérateurs du commerce maritime et, partant, formaient et conformaient la bourgeoisie à ses usages, en prévision des contrats et des entreprises qu'ils mèneraient. Sans constituer un droit, le document avait certes une valeur juridique dans l'arbitraire du juge, mais il était aussi un code de bonne conduite professionnelle ayant aussi valeur pédagogique, capable de réguler en amont par tacite acceptation des acteurs.

Les juridictions urbaines gasconnes ont-elles accompagné le processus d'insertion des Rôles d'Oléron dans le droit souverain, que l'on observe aux XIVe et XVe siècles, entre autres en France et en Angleterre ? Il est presque assuré que les Jugements de la mer n'étaient issus d'aucun pouvoir souverain, mais du monde des gens de mer. Mais à l'heure où ces mêmes pouvoirs souverains s'appropriaient leurs mers bordières, ces textes étaient visiblement devenus un enjeu politique local nécessitant leur rapide mise en écriture. Qu'ils fussent en gascon ou en français, ils s'évitaient avant tout la rédaction latine du droit savant dont on se méfiait. La répétition des nomenclatures attesterait également un caractère originel partagé par l'ensemble du littoral gascon, tandis que la variabilité des articles rédigés démontrerait une estime locale des intérêts politiques municipaux. Dans un monde où l'écrit était en

plein essor, il est certain que la consignation aux cartulaires a pu jouer un rôle décisif. En effet, l'insertion au droit souverain nécessitait avant tout un rehaussement formel des pratiques locales qui puisse être ensuite absorbé par l'État moderne. Dans ce schéma d'interprétation, les bonnes villes portuaires, en faisant émerger simultanément ces textes au corpus municipal, en assuraient la postérité auprès des institutions royales ainsi préparées. Néanmoins, l'argument est réversible : pour mieux s'en réserver la mise en œuvre, ou par crainte d'une régulation trop éloignée de leurs rivages, les municipalités auraient pu tenter de doubler les pouvoirs souverains qui venaient d'amorcer des codifications dont on voyait bien qu'elles dépossèderaient les magistratures urbaines de leur appréciation du bon gouvernement de la mer. Au final, notre interprétation demeure dépendante d'une vision trop étroite de ce que fut la pré-modernité, selon qu'elle émerge de la base, ou du sommet. Toutefois, nous pouvons assurer que de telles rédactions établissaient un dialogue entre municipalités et pouvoir souverain. C'est ce dialogue qui fit émerger les Rôles d'Oléron sous l'apparence d'un droit qui, nécessairement, conduisait à la confusion sur sa nature, son auteur et ses origines. Ce même dialogue concourrait à la mise en écriture rapide d'éléments fondés sur une copie réputée fiable, des rouleaux sans doute rédigés à Oléron mais perdus, bien que les contenus n'en émanaient pas spécifiquement et n'aient, en réalité, absolument aucune insularité. Ce dialogue simultané se traduisant en écritures tardives conjuguées et sans doute simultanées expliquent donc notre insertion au droit souverain. Partant, elles trahissaient la nature orale profonde de ces usages de la mer : une fois écrites, les règles étaient mortes puisque relevant désormais d'un nouveau système de règlement des conflits, appuyé sur la science juridique moderne. Les Jugements de la mer n'étaient donc paradoxalement pas le texte que l'archive nous livre. Leur saisie par l'écriture dans le contexte de la fin du Moyen Âge signale donc sa sortie de l'histoire accélérée par le nombre des institutions qui voulaient désormais le conserver, sans en être véritablement les auteurs.

Dans le contexte spécifiquement gascon de l'après-guerre de Cent Ans et d'assujettissement des territoires nouvellement conquis à l'autorité du roi de France, la confection de cartulaires municipaux entreprise dans la seconde moitié du XVe siècle dans la plupart des villes de l'ancien duché d'Aquitaine, dont Bordeaux, Libourne et Bayonne sont trois exemples parmi d'autres, en ajoutait encore en défendant des usages face aux officiers des rois de France.

Au-delà des motivations politiques qui ont pu conduire à la consignation des Jugements de la mer dans les cartulaires municipaux, ceux-ci régissaient dans la pratique les relations entre les différents acteurs du transport maritime ou, comme Pierre Garcie le rappelle en introduction de l'énoncé qu'il en fait dans *Le grant routier* « la maniere comment les maistres des navyres et marchans, autres mariniers et compaignons se doyvent regir et gouverner par le jugement de la mer et rolle d'Olayron »[46]. Dans son cas, la mise par écrit répond à ce qui n'était plus qu'un souci pédagogique de transmission d'un savoir nautique oral. De « la manière de se gouverner », à « gouverner », il était un pas que la rédaction tardive des Jugements de la mer avait franchi. Les cartulaires gascons nous inspirent donc cette idée selon laquelle c'est par souci de gouvernement, ici municipal, que *in fine* les mariniers ne se gouvernèrent plus.

46. Médiathèque de Niort, Réserve P 161 E, fol. 85 v°. Publié pour la première fois à Poitiers en 1520, le routier de la mer fut rédigé par le maître de navire de Saint-Gilles sur Vie, Pierre Garcie dit Ferrande, vers 1483-1484. Toutefois, il n'est pas certain que l'insertion d'une version longue des Rôles d'Oléron, accompagnée d'une glose en latin, soit le fait de Pierre Garcie. Elle pourrait avoir été ajoutée par l'éditeur, Enguilbert de Marnef.

Salmon, Salt and the Internationalization of Aberdeen's Economy in the Later Middle Ages

David Ditchburn
Trinity College Dublin, The University of Dublin

In 1466 it was recorded in the Council Register of Aberdeen that a Spanish barge had run aground at the entrance to the town's harbour[1]. The misfortunes of the ship were hardly surprising, and eighty years later a French observer remarked that Aberdeen's harbour was 'safe and easy for ships to make, were it not for the entrance, which is narrow'—and, he might have added, protected by dangerous rocks and submerged sand banks[2]. This was not the first occasion on which the misfortunes of a foreign vessel, as it attempted to navigate Aberdeen's difficult harbour, were to cause a serious impediment to the town's maritime traffic. Wrecks, and the lengthy time which it took to remove them, had necessitated the redirection of Aberdeen's maritime trade through the small satellite settlement of Futty between 1430 and 1434 and, following the grounding of at least two more foreign vessels from the Baltic, between 1447 and 1451[3]. There was perhaps a lengthy delay in removing the

1. Aberdeen City and Aberdeenshire Archives, Aberdeen Council Register [hereafter ACAA, CR], vol. 5/i: 572.

2. Hume Brown, P. (Ed.) *Early Travellers in Scotland*. David Douglas, Edinburgh, 1891: 66; Adams, I. H., and Fortune, G. (Eds.) *Alexander Lindsay, A Rutter pf the Scottish Seas, Circa 1540*. Trustees of the National Maritime Museum, Greenwich, 1980: 48.

3. Stuart, J. *et al*. (Eds.) *The Exchequer Rolls of Scotland*, 23 vols. General Register House, Edinburgh, 1878-1908, vol. 4: 535, 566; vol. 5: 306, 341, 389, 431; ACAA, CR, vol. 5/ii: 684; vol. 6: 598.

Spanish vessel which had now ran aground in 1466, for thirteen years later, in 1479, the leading civic official, the provost, was asked to repair the beacons at the harbour and to remove a Spanish wreck (presumably the same Spanish ship that had ran aground in 1466) from the harbour's entrance[4]. Since then the unfortunate Spanish vessel has come to the attention of historians interested in the development of Aberdeen's harbour and also to those concerned with the development of maritime law[5]. Perhaps surprisingly, however, it has not attracted much attention in discussions of the town's trade. But what, we may wonder, brought a fifteenth-century Spanish vessel to a port so far from home?

Aberdeen, with a population of perhaps 4-5,000 by the mid-sixteenth century, exercised monopolistic trading rights across an extensive franchise in north-eastern Scotland. Even by the thirteenth century the town's merchants were enriching themselves through the export of local supplies of wool and of leather, which were shipped to the ports of Flanders, and by the fifteenth century to Zeeland too[6]. The substantial profits to be made from these ostensibly humble exports partly explain why Aberdeen was regarded in mid-fourteenth-century Flanders as one of the four great towns of Scotland[7]; and, occasionally at least, Spanish ships participated in this shipment of Scottish goods to the Low Countries. Customs data, akin to the better known 'particular' customs accounts which provide information about the trade and shipping of late medieval England, is scarce for Scotland. Nevertheless, the Spanish master of a Zeeland ship is recorded in the first similarly detailed account from Aberdeen, which covers the period from July 1499 to June 1500[8]. We know

4. ACAA, CR, vol. 6: 598.

5. Ditchburn, D. "Maritime Ports and Transport, *c*. 1200-1560", Veitch, K. (Ed.) *Scottish Life and Society: A Compendium of Scottish Ethnology. Volume 8: Transport and Communications*. John Donald, Edinburgh, 2009: 25; Frankot, E. "Maritime Law and Practice in Late Medieval Aberdeen", *Scottish Historical Review*, 89:2, 2010: 147.

6. General overviews of medieval Aberdeen's trade are provided by Blanchard, I. *et al*. "The Economy: Town and Country" and by Jackson, G. "The Economy: Aberdeen and the Sea", Dennison, E. P., Ditchburn, D. and Lynch, M. (Eds.) *Aberdeen before 1800: A New History*. Tuckwell Press, East Linton, 2002: 129-147, 159-63.

7. McNeill, P. G. B.; MacQueen, H. L. (Eds.) *Atlas of Scottish History to 1707*. The Scottish Medievalists, Edinburgh, 1996: 234; Gilliodts-van Severen, L. (Ed.) *Inventaire des Archives de la Ville de Bruges*, 9 vols. E. Gailliard, Bruges, 1871-85, vol. 1: no. 464; Höhlbaum, K. *et al*. (Eds.) *Hansisches Urkundenbuch*, 11 vols. Verein für Hansische Geschichte, Halle, Leipzig and Weimar, 1876-1939, vol. 3: no. 131.

8. Edinburgh, National Records of Scotland [hereafter NRS], E71/1/1.

too that the vessel which was wrecked in 1466 was bound for Flanders; and other incidental evidence demonstrates that Spanish vessels and/or mariners, while unusual, were nevertheless occasionally to be found in the ports of later medieval Scotland[9]. The sea routes from Aberdeen to the Low Countries were not, in other words, monopolized by Scottish shipping; and Scottish and Spanish shipping aside, English, French, Hanseatic and Netherlandish ships also visited Aberdeen, probably more frequently than their Spanish counterparts. The Hansards, like the Spaniards, were in the main middlemen who, along with Aberdeen's own merchants and mariners, transported the staple goods of wool and leather to the Low Countries markets. This, indeed, was the hallmark of all Scottish overseas trade in the later middle ages, whereby the produce of an essentially pastoral economy was exchanged in the Low Countries markets for raw materials, for manufactured goods, and for luxuries—and very profitable it was too for Scottish merchants, until the demand in the Low Countries for Scottish wool began to decline significantly from the later fourteenth century. Boom had turned to bust and by the early fifteenth century an average of less than one vessel left the town each month with cargoes of the traditional exports upon which customs were levied. Vessel departures (though not the overall volume of these exports) had recovered marginally by the end of the century, but even then the average number of ships departing with wool and leather had still only risen to just over one vessel per month in 1499-1500[10].

There was, however, another, less thoroughly investigated, dimension to Aberdeen's export trade: fish. Cod and ling, with smaller amounts of turbot, pollack and haddock (but not herring), appear frequently in the town's archaeological record for the thirteenth and fourteenth centuries[11]. Later too various types of white fish and shell fish were caught by the fishermen of the

9. E.g. Innes, C. (Ed.) *Ledger of Andrew Halyburton, 1492-1503*. Her Majesty's General Register House, Edinburgh, 1867: 189, 242.

10. Ditchburn, D. "The Pirate, The Policeman and The Pantomime Star: Aberdeen's Alternative Economy in The Early Fifteenth Century", *Northern Scotland*, 12, 1992: 25; Ditchburn, D. *Scotland and Europe: The Medieval Kingdom and its Contacts with Christendom, 1214-1560*. Tuckwell Press, East Linton, 2001: 11-12. For the decline in Scottish wool and leather exports, see Grant, A. *Independence and Nationhood: Scotland, 1306-1469*. Edward Arnold, London, 1984: 236-7. For vessel movements in 1499-1500, see NRS, E71/1/1.

11. Cameron, A. S. and Stones, J. A. (Eds.) *Aberdeen: An In-depth View of the City's Past*. Society of Antiquaries of Scotland, Edinburgh, 2001: 276.

small nearby settlements of Futty and Torry; and in 1521 Aberdeen's town council took measures to preserve stocks of mussels and cockles which, it would seem, the fishermen of Futty were over exploiting[12]. Historians of Scotland have long since claimed that the consumption of sea fish by the town's population was paralleled from the thirteenth century by a significant export trade. The claim rests chiefly on suggestions that *abberdaan*, a form of cod, found fame as far away as Flanders and Cologne, though the equation of *abberdaan* and Aberdeen seems to rest largely on the questionable translation of a passage in Henri Pirenne's *History of Belgium*[13]. Although some *abberdaan* were certainly caught in the North Sea, perhaps off the coast of Aberdeen, they did not necessarily pass through the port of Aberdeen; and the 3,430 *haburden* which arrived in Bristol from Ireland in February 1480 are more likely to have reached England from Bayonne than from the Aberdeenshire coast[14]. There is, then, little firm evidence of Aberdonian participation in the burgeoning cod trade of later medieval Europe. Scotland's herring trade, meanwhile, though significant in the thirteenth century, seems to have been in decline for most of the fourteenth century. References to herring decline significantly in the financial records of the Scottish crown by the mid-fourteenth century and, as already noted, herring is notably scarce in the archaeological (and documentary) record of later medieval Aberdeen[15]. Once the Scottish government introduced customs duties on cod and on herring in the fifteenth century, neither cod nor herring constituted a major, or even a regular, item of Aberdeen's external trade, even in the later

12. E.g. ACAA, CR, 5/i: 480; 8: 605, 1199; Stuart, J. (Ed.) *Extracts from the Council Register of the Burgh of Aberdeen*, 2 vols. Spalding Club, Aberdeen, 1844-48, vol. 1: 98.

13. Stevenson, A. "Trade with the South, 1070-1513", Lynch, M., Spearman, M. and Stell, G. (Eds.) *The Scottish Medieval Town*. John Donald, Edinburgh, 1988: 186; Kuske, B. (Ed.) *Quellen zur Geschichte des Kölner Handels und Verkehrs*, 4 vols. P. Hanstein, Bonn, 1817-34, vol. 4: 480; Pirenne, H. *Histoire de Belgique*. Lamertin, Brussels, 1926-48, vol. 1: 265, n. 2.

14. London, The National Archives [hereafter TNA], E122/19/4, fo. 16. On *abberdaan, labberdaan* and haberdines, see Sergeantson, D. and Woolgar, C. M. "Fish Consumption in Medieval England", Woolgar, C. M., Sergeantson, D. and Waldron, T. (Eds.) *Food in Medieval England: Diet and Nutrition*. Oxford University Press, Oxford, 2006: 105; Ubbens, J. "Noorse Kabeljauwvissers en Nederlandse Kooplieden: Vistechnieken, Vangstresultaten en de Afzetmarkt voor Stokvis in de Zeventiende Eeuw", *Tijdschrift voor Zeegeschiedenis*, 16:1, 1997: 21.

15. Although herring from the Fife port of Crail is still recorded in the mid- and later fourteenth century (e.g. Stuart (Ed.) *Exchequer Rolls … op. cit.*, vol. 2: 62, 575, 596; vol. 3: 24, 57, 73, 103, 235, 308, 369, 423, 450, 479), references to herring from elsewhere become scarce in this source. For a rare reference to 'a herring boat' in Aberdeen (in 1457), see ACAA, CR, vol. 5/i: 296.

sixteenth century, by when exports of these fish from other Scottish towns had grown significantly[16]. Sea fish seem not, then, to have been a commodity in which the richer merchants of later medieval Aberdeen invested to any great extent and this seems to be substantiated by the archeological record for white fish in Aberdeen, which is more meagre for the later fourteenth and fifteenth centuries by comparison with earlier period. By the fifteenth century the sea fishermen of Futty and Torry (settlements which, significantly, lay outside the burgh and whose activities were not therefore central to the concerns of the burgh) were presumably catering in the main for local consumption in Aberdeen, but with little by way of a discernible export trade.

There may be several reasons which explain what seems to have been a failure to exploit Aberdeen's sea fisheries in the later middle ages. Diminishing demand for sea fish in Aberdeen (if such it was) was perhaps related to demographic loss after the Black Death but perhaps also to the competition which local fishermen faced from the Low Countries. Even in the thirteenth century fishermen from Nieuwpoort in Flanders were catching herring off the Scottish coast[17]. The failure of Scottish fishermen to compete perhaps reflected their less advanced technological know-how but also the smaller domestic market which Scottish fishermen served. There was too the problem that an alternative supply of herring was readily available in Scania. Some 'Eastland herring' had reached Scotland by at least the early fourteenth century and before the end of the century many Scottish merchants appear to have participated in the Scanian herring fairs—presumably returning home (sometimes illicitly) with a product which was of better quality and/or more profitable and/or available in greater quantities than local supplies of herring[18].

16. Rorke, M. "The Scottish Herring Trade, 1470-1600", *Scottish Historical Review*, 84:2, 2005: 149-65; McNeill and MacQueen, *Atlas of Scottish History …, op. cit.*: 257-8. Some sea fish was occasionally exported: see, for example, ACAA, CR, vol. 8: 1199.

17. Degryse, R. "De laatmiddeleeuwse haringvisserij", *Bijdragen voor de Geschiedenis der Nederlanden*, 21, 1966-67: 86-7.

18. Stuart (Ed.) *Exchequer Rolls … op. cit.*, vol. 1: 134-5; Lyte, H. C. M. (Ed.) *Calendar of Close Rolls, Edward II*, 4 vols. HMSO, London, 1892-98, vol. 3: 616, 654; Smit, H. J. (Ed.) *Bronnen tot de Geschiedenis van den Handel van Engeland, Schotland en Ierland, 1150-1485*, 2 vols. Martinus Nijhoff, s'Gravenhage, 1928, vol. 1: nos. 584, 718; Kunze, K. (Ed.) *Hansеakten aus England, 1275-1412*.Verlag der Buchhandlung des Waisenhauses, Halle, 1891: nos. 329:1, 337:1.

The presence of Scottish merchants in Scania did not go uncontested. In the wake of its victory in war with king of Denmark, in 1369 the Hanseatic diet ordained that Scots (and other foreign merchants) were not to be permitted to salt herring at the Scanian fairs. Further decrees, specifically mentioning Scots and which were designed to restrict foreign competition at the fairs, followed in 1377 and 1378[19]. Carsten Jahnke has suggested that the general exclusion of North Sea merchants from the Scanian fairs during the later fourteenth century stimulated a revival in the sea fisheries of western Europe, as merchants from the North Sea lands sought alternative supplies of herring[20]. As we have seen, it is difficult to detect such a development in Aberdeen's sea fisheries. Nevertheless, the undoubted expansion of the town's trade in fresh-water trout and estuarine salmon may be connected.

Aberdeen did not hold a monopoly on the export of Scottish salmon. Many other Scottish ports also dispatched some salmon abroad; but it is telling that when, in 1503, a widow from St Andrews found herself in debt to a London merchant for six barrels of salmon and three barrels of grilse she was ordered to repay the debt in either Aberdeen or Berwick: these were the principal focal points of Scotland's salmon trade[21]. Precise quantitative calculations are difficult but in the later fifteenth century Aberdeen probably handled about two-thirds of Scotland's total salmon exports, and still just over half in the early sixteenth century[22]. The town's supplies of salmon derived largely from the Rivers Don and Dee which both reach the North Sea at Aberdeen. It was from the Don that much of the bishop of Aberdeen's wealth derived, though for the town's merchants more profit came from the Dee fisheries, which were under the town's direct control. This was a distinct advantage by comparison with its supplies of wool and leather, which were sourced outside the burgh and, at least

19. Koppmann, K. *et al.* (Eds.) *Die Recesse und Andere Akten der Hansetage von 1256-1430.* Duncker & Humblot, Leipzig, 1870-97, vol. 1: nos. 510(11), 522; vol. 2: nos. 150, 158 (10). See too Jahnke, C. *Das Silber des Meeres: Fang und Vertrieb von Ostseeheringzwischen Norwegen und Italien (12.-16. Jahrhundert).* Böhlau, Cologne, Weimar, Vienna, 2000: 90-4.

20. Jahnke, C. "The Medieval Herring Fishery in the Western Baltic", Sicking, L. and Abreu-Ferreira, D. (Eds.) *Beyond the Catch: Fisheries of the North Atlantic, the North Sea and the Baltic, 900-1850.* Brill, Leiden, 2009: 177.

21. Calderwood, A. B.; Murray, A. L. (Eds.) *Acts of the Lords of Council. Volume III, 1501-1503.* HMSO, Edinburgh, 1993: 248-9.

22. Rorke, M. "Scotland's Overseas Trade, 1275/86-1597". University of Edinburgh, Ph.D. Thesis, 2001: 195.

in the later fourteenth and earlier fifteenth century, in often politically unstable territory[23]. By contrast, although Lord Forbes vandalized the town's fishings in the 1520s, the Dee estuary was generally more secure[24]. It was also much easier for Aberdeen to keep commercial competition away from its salmon fisheries than it was either to ward off rival Scottish merchants in the town's extensive landward hinterland or to rid the sea of Netherlandish competition[25]. Indeed, the town's proximity to its supplies of salmon brought other economic advantages compared to its trade in the traditional commodities of wool and leather. Wool and animal hides had to be carted at some cost into the town from afar while development of the sea fisheries would have required significant investment in sturdy vessels and in anchorages, as well as significant outlay for protection, as was the case (at least periodically) in other parts of western Europe[26]. The costs involved in obtaining salmon were probably more modest, though the risks associated with catching salmon (unlike those in obtaining wool) were now born by the merchants. They presumably calculated that the risks were more than balanced by the marketing potential of salmon and by the business knowledge which they could bring to the distribution of salmon. Aberdeen's leading townsmen could, in other words, control and profit from salmon, whereas they struggled to exercise similarly effective influence over their sources of wool, leather and sea fish. Within the town the ruling mercantile elite was, moreover, able to draw maximum profit from the salmon fisheries. Although the town's fishings were rented out, leases extended for several years and had a tendency to become renewed repeatedly in favour of the small clique of around a dozen leading families which dominated the economic and political life of the town[27]. As John Cullan, a prominent merchant beneficiary of this cosy

23. Boardman, S. "The Burgh and the Realm: Medieval Politics, *c*.1100-1500", Dennison, Ditchburn and Lynch (Eds.) *Aberdeen … op. cit*.: 203-23.

24. Booton, H. "Economic and Social Change in Later Medieval Aberdeen", Smith, J. S. (Ed.) *New Light on Medieval Aberdeen*. Aberdeen University Press, Aberdeen, 1985: 52.

25. See, for example, ACAA, CR, vol. 5/ii: 702, 825, 828; vol. 8: 187. Anderson, P. J. (Ed.) *Charters and Other Writs Illustrating the History of the Royal Burgh of Aberdeen, 1171-1804*. Town Council, Aberdeen, 1890: 289-90.

26. Sicking, L. " 'Our Triumph of Holland': War, Violence, and the Herring Fishery of the Low Countries, *c*.1400-1650", Sicking and Abreu-Ferreira (Eds.) *Beyond the Catch … op. cit*.: 337-64.

27. Booton, H. "Burgesses and Landed Men in North-East Scotland in the Later Middle Ages: A Study in Social Interaction". University of Aberdeen, Ph.D. Thesis, 1987: 40, 42-4, 464-8.

arrangement, admitted in 1512, the fisheries had become the possession of 'the old native blood of this town'[28]. Cullan's shameless acknowledgement came amid efforts to exclude a fellow townsman of lesser standing from acquisition of the profitable salmon fisheries—but the ruling elite was also on its guard against local nobles and absentee leaseholders who sought to lease the town's fishings[29]. Meanwhile, the supply of salmon was further enhanced by a papal bull which permitted Aberdonians to fish for salmon on Sundays and feast days. While such awards to fishing communities were by no means unusual, that the grant was only issued in 1451 points to the comparatively late development of Aberdeen's new source of wealth[30].

The attempt of the town's elite to exclude outsiders from muscling in on the salmon fisheries was, of course, a reflection of their value. Aberdonian salmon was a commodity of sufficient esteem that it was presented to King David II in the 1340s[31]. It was used to pay for papal dispensations[32]. And by the end of the fifteenth century it was in donations of salmon that the leading merchants of the town paid for the upkeep of the parish church: this was clearly a commodity of social esteem[33]. Abroad too, salmon was considered to be a luxury commodity and Louis Sicking has suggested that the general rise in buying power after the Black Death 'may have created a differentiation in taste', which worked to the advantage of those who sold prestigious and expensive fish, such as carp and salmon.[34] In Aberdeen the price of salmon (probably unlike the price of wool and certainly unlike the price of leather)

28. ACAA, Aberdeen Sasine Register, vol. 3: 395.

29. ACAA, CR, vol. 5/ii: 702; Calderwood and Murray (Eds.) *Acts of the Lords of Council … op. cit*: 177.

30. Larson, L. M. (Ed.) *The Earliest Norwegian* Laws. Columbia University Press, New York, 1935: 236; Innes, C. (Ed.) *Registrum Episcopatus Aberdonensis*, 2 vols. Spalding Club, Edinburgh, 1845, vol. 1: 256-8.

31. Stuart (Ed.) *Exchequer Rolls …, op. cit*., vol. 1: 456, 465, 479.

32. Calderwood and Murray (Eds.) *Acts of the Lords of Council … op. cit*: 94.

33. E.g. Stuart (Ed.) *Council Register …, op. cit.,* vol. 1: 48-9, 69-70.

34. Dyer, C. "The Consumption of Fresh-water Fish in Medieval England", Aston, M. (Ed.) *Fish, Fisheries and Fishponds in England*, 2 vols. British Archaeological Reports, Oxford, 1988, vol 1: exact pages 27-38; van Dam, P. J. E. M. "Fish for Feast and Fast: Fish Consumption in the Netherlands in the Late Middle Ages", Sicking, L.; Abreu-Ferreira, D. (Eds.) *Beyond the Catch …, op. cit*.: 321-4; Sicking, L.;Abreu-Ferreira, D. "Introduction", Sicking and Abreu-Ferreira (Eds.) *Beyond the Catch … op. cit*.: 10-11.

rose gradually over the course of the fifteenth century[35]. Foreign sales were nevertheless stimulated by the declining value of the £ Scots against its English counterpart and by a decline in the customs levy imposed on salmon. The value of £ Scots fell by a third against its English equivalent between 1370 and 1451, a matter of considerable significance since England constituted a major market for salmon exports. Moreover, the duty levied on salmon also fell, from 5s per barrel in the 1430s to 3s in many Scottish towns and to only 2s for most of the fifteenth century in Aberdeen[36]. The costs incurred by Aberdeen merchants was lower still, thanks to the exemption from all customs on salmon exports which Aberdeen merchants successfully claimed for much of the period[37]. This, of course, not only added to the price competitiveness of Aberdeen salmon. It also provided Aberdonian merchants with a distinct commercial advantage over merchants from elsewhere.

The full worth of the salmon trade is, however, difficult to establish. Salmon certainly offered a substitute for the declining foreign demand for Aberdeen's wool and leather which is evident from the later fourteenth century. By 1497 the salmon and trout which was sold in the Low Countries on behalf of William Elphinstone, bishop of Aberdeen, was slightly more valuable than the wool and leather which was sold on his behalf in the same markets—but it is not clear if his experiences were typical[38]. There are no surviving account books belonging to later medieval Aberdeen merchants and although in the later fifteenth and earlier sixteenth centuries many engaged the services of Andrew Halyburton in the Low Countries (whose business ledger has been preserved), most sent Halyburton wool rather than fish, which was probably instead funneled mainly to England. More generally the significance of the export trade can be gauged from the nature and the range of services and imported goods on which the

35. Gemmill, E.; Mayhew, N. *Changing Values in Medieval Scotland: A Study of Prices, Money, and Weights and Measures*. Cambridge University Press, Cambridge, 1995: 303-17.

36. Rorke, "Scotland's Overseas Trade …, *op. cit*.: 190-2. See too Anderson, *Charters and Other Writs … op. cit*.: 24-5.

37. Rorke, "Scotland's Overseas Trade …, *op. cit*.: 184-9**;** Thomson, J. M. *et al.* (Eds.) *Registrum Magni Sigilli Regum Scotorum*, 11 vols, H. M. General Register House, Edinburgh and London, 1882-1914, vol. 2: nos. 1529, 1566.

38. Innes (Ed.) *Ledger … op. cit*.: 182.

profits of fish were spent. Another churchman—Andrew Elphinstone—used the proceeds of his fish sales to further business at the papal court. Meanwhile, once Bishop Elphinstone's goods had been sold in October 1497, his Netherlandish agent purchased gunpowder, presumably to be used in the construction work of the new university. More typically, at Bruges in November he bought brown cloth, manufactured in Lille; and in December he acquired a range of spices and other delicacies in Bergen-op-Zoom: almonds, rice, confections, cinnamon, cloves, ginger, mace, nutmeg, pepper, sandry, truss and saffron. Black cloth from Lille was also purchased in Bergen-op-Zoom for the bishop the following May, along with two black bonnets and several red caps.[39] The Aberdeen area was not rich in raw materials, so alum, coal and iron were occasionally imported, as was soap[40]. Timber, along with pitch, tar and wax, was initially imported from the Baltic but increasingly from Norway too[41]. Wine was imported for both ecclesiastical and social purposes, while wheat and sometimes other grains augmented local production[42]. The many different types and colours of cloth and exotic fruits which arrived in Aberdeen from both the continent and from England were presumably intended for the affluent, and served as a mark of social distinction. Sales of salmon, in other words, contributed towards the conspicuous consumption of the leading members of Aberdeen society.

The profits to be made from salmon were not, however, guaranteed. In 1499 the Aberdeen merchant John Cullan dispatched two barrels of salmon to the Low Countries on a Spaniard's vessel; but by the time that the fish had arrived in the Netherlands the contents in one of the two barrels had rotted[43]. Aberdeen's fish trade was only profitable if its fish could be effectively preserved. Until the earlier fourteenth century salmon was usually sold by the single fish or in multiples thereof, the fish presumably preserved with ice or perhaps (as has been suggested for salmon passing through the port of Montrose, to the

39. Innes (Ed.) *Ledger …, op. cit.*: 182-3, 186.

40. E.g. TNA, E122/106/15, m. 1r; E122/106/16; Innes (Ed.) *Ledger …, op. cit.*: 179, 181, 232; ACAA, vol. 7: 48.

41. E.g. ACAA, CR, vol. 5/ii: 700; vol. 8: 131, 143, 165, 552, 554, 926.

42. E.g. ACAA, CR, vol. 5/ii: 687, 700.

43. Innes (Ed.) *Ledger …, op. cit.*: 242.

south of Aberdeen) by air drying[44]. Less than a century later salmon sales were more usually by the barrel[45]. This change in pricing structures was probably not just a matter of new packaging, important though that undoubtedly was. Regulation came with barreling and in order to maintain quality the town annually appointed four searchers of salmon barrels whose duty it was 'to seal no barrels but those that are of sufficient measure and full red and sweet'[46]. The growing shift to the use of barrels perhaps stimulated, or was perhaps stimulated by, timber imports, and the dendroprovenancing work that has been undertaken on the barrels which archaeologists have excavated in Aberdeen has demonstrated that the origin of at least some barrels lay in the oak forests of the eastern Baltic[47]. It was perhaps the Baltic region too that influenced the development of this new means of packaging and preserving salmon. Scanian methods of processing fish were adopted in eastern England during the later fourteenth century and the Scottish merchants, who as we have seen, were active in late fourteenth-century Scania would presumably have witnessed these same techniques first-hand either there or perhaps also in the Low Countries[48].

Barreling, of course, involved the salting of fish but salt was scarce in north-eastern Scotland. Coastal waters north of the Forth estuary were of limited salinity and near Aberdeen itself we have knowledge of only one minor salt pan, seemingly fueled by peat, which was established at Altens, just south of

44. For examples of multiples of single fish being sold abroad, see Bain, J., Galbraith , J. and Simpson, G. (Eds.) *Calendar of Documents relating to Scotland*, 5 vols. H. M. General Register House, Edinburgh, 1881-1986, vol. 2: no 9; Gilliodts van Severen, L. (Ed.) *Cartulaire de l'ancienne estaple de Bruges*, 9 vols. L. de Plancke, Bruges, 1904-8, vol 1: no. 136. On air-drying, see Walker, B. " 'Full Reid and Sweit and of Rycht Bind of Montros': The Salmon Industry", Jackson, G. and Lythe, S. G. E. (Eds.) *The Port of Montrose: A History of its Harbour, Trade and Shipping*. Hutton Press, Tayport, 1993: 195.

45. Gemmill and Mayhew, *Changing Values … op. cit.*: 306.

46. ACAA, CR, vol. 5/ii: 701. For discussion of barrelling regulations in Aberdeen, see Gemmill and Mayhew, *Changing Values … op. cit.*: 103-7. See too Connor, R. D. and Simpson, A. D. C. *Weights and Measures in Scotland: A European Perspective*. Tuckwell Presss, Edinburgh, 2004: 242-4.

47. Cameron and Stones (Eds.) *Aberdeen: An In-depth View …, op. cit.*: 220-2.

48. Childs, W. "Fish production, Trade and Consumption, *c*.1300/1530: The Eastern Fisheries". Starkey, D. J., Reid, C., Ashcroft, N. (Eds.) *England's Sea Fisheries: The Commercial Sea Fisheries of England and Wales since 1300*. Chatham, London, 2000: 20, 22. See too Unger, R. W. "The Netherlands Herring Fishery in the Late Middle Ages: The False Legend of Willem Beukels of Biervliet", *Viator*, 9, 1978: 335-56.

the town, in the thirteenth century[49]. With local salt in short supply, vinegar and corrupt wine were sometimes substituted for salt, but these commodities too were often imported, and both seem to have arrived in only negligible quantities by comparison with salt. Part of Aberdeen's salt requirements were furnished by Flanders and Zeeland, some shipments probably derived from local Netherlandish sources extracted from peat, and other cargoes comprising re-exported salt from the Bay of Biscay in western France. Imports of salt were, however, at times precarious and in 1449 Aberdeen's council expressed some desperation, when it sent to Flanders 'in all haste to buy a ship-full of salt'[50]. The provision of salt, we should note, was of such importance that it had become a communal, rather than individual, matter of concern. More salt probably reached Scotland directly from Bourgneuf or from nearby Brouage, carried on French vessels, and this was the most likely origin of the salt delivered to Aberdeen by the London fishmonger Thomas Barnwell in the first half of the fifteenth century, and by Roger Young of Barton-on-Humber in 1445[51]. Indeed, we might hazard a guess that salt was one factor which explains the arrival of the Spanish ship which ran aground in Aberdeen in 1466. Some local salt was shipped from Cantabria and Asturias and rather more was probably accessed by Spaniards in western France[52]. Certainly, whatever its origin, cargoes of salt were occasionally shipped from Spain to both England and Flanders in the later middle ages, and some reached Scotland too, either directly from the Bay or following a stop-over at a Netherlandish or English port on its way north[53].

There was, however, a much closer source of salt to Aberdeen than either the Low Countries or the Bay of Biscay. While the coastal waters of north-east coast

49. Oram, R. D. "The Sea-Salt Industry in Medieval Scotland", *Studies in Medieval and Renaissance History*, third series, 9, 2012: 213-4, 217; Easson, D. E. (Ed.) *Charters of the Abbey of Coupar Angus*, 2 vols. Scottish History Society, Edinburgh, 1947, vol. 1: no. 48. I am very grateful to Professor Oram for sending me a copy of his article.

50. Bain *et al*. (Eds.) *Calendar of Documents … op. cit*., vol. 4: no. 1102; *Ledger …, op. cit*.: 179, 223; ACAA, CR, vol. 5/ii: 741.

51. Bain *et al*. (Eds.) *Calendar of Documents … op. cit*., vol. 4: no. 1102; ACAA, CR, vol. 4: 414.

52. Solórzano Telechea, J. A. "Medieval Seaports of the Atlantic Coast of Spain", *International Journal of Maritime History*, 21:1, 2009: 91.

53. Childs, W. R. *Anglo-Castilian Trade in the Later Middle Ages*. Manchester University Press, Manchester, 1978: 29, 69, 122; Innes (Ed.) *Ledger …, op. cit*.: 181. The *Nicholas* of Aberdeen, recorded at Hull in England in the early 1540s, was laden with a cargo of commodities seemingly of Spanish in origin (TNA, E122/64/15, fos. 4v-5r).

of Scotland were of limited salinity, salt production expanded significantly in the outer Forth estuary during the fifteenth century, especially in and around Prestonpans (to the east of Edinburgh, on the southern shores of the Forth) and in the ports stretching from Dysart eastwards on the north side of the estuary. Boiled on the shores of the Forth, and fueled by nearby stocks of coal, its impurities included muriated magnesia, which left a slightly bitter taste: it was not ideal as a preservative, but it was relatively cheap and it was close-to-hand[54]. Local coastal shipping in medieval Scotland has not been the subject of much study; but there can be little doubt that a significant part of Aberdeen's salmon trade was directed through, and dependent upon, these Forth ports. Indeed, by 1449 the shipments of fish from Aberdeen to the Forth were sufficiently numerous for the Aberdeen council to impose a new levy of one penny per barrel on all shipments sent from Aberdeen to the Forth, to pay for repairs in the parish church of St Nicholas[55].

This is hardly surprising, because not only was the Forth estuary a source of salt, but also because vessels from the east Fife ports, stretching from Kirkcaldy to Crail, constituted the mainstay of later medieval Scotland's mercantile fleet, their business oiled by the capital of Edinburgh merchants who by the fifteenth century increasingly dominated Scotland's international export trade. Some of Aberdeen's salmon was perhaps destined for Edinburgh. The royal court and Scottish governmental institutions were becoming increasingly centralized in Edinburgh during the fifteenth century; and Edinburgh, with a population of perhaps 12,500 by the mid sixteenth century, was by some mile Scotland's largest town. There was clearly a market here for fish. But it is perhaps just as likely that Aberdeen's salmon was unloaded elsewhere in Lothian or in Fife, salted and barreled there, and then reshipped for sale further afield. By the early sixteenth century it was predominantly Fife ships, not those from Aberdeen or Edinburgh's port of Leith, which carried Scottish fish (including salmon) to the

54. Lythe, S. G. E. *The Economy of Scotland in its European Setting, 1550-1625*. Oliver & Boyd, Edinburgh and London, 1960: 49-50. See too Oram, R. D. "Estuarine Environments and Resource Exploitation in Eastern Scotland, *c*.1125 to *c*.1400: A Comparative Study of the Forth and Tay Estuaries", Erik Thoen *et al*. (Eds.) *Landscapes or Seascapes: The History of the Coastal Environment in the North Sea Reconsidered*. Brepols, Turnhout, 2013: 353-78; Whatley, C. A. *The Scottish Salt Industry, 1570-1850: An Economic and Social History*. Aberdeen University Press, Aberdeen, 1987.

55. Stuart (Ed.) *Exchequer Rolls … op. cit*., vol. 4: 617; vol. 5: 93; ACAA, CR, vol. 5/ii, 743.

ports of eastern England; and in 1514, sitting at Edinburgh in the aftermath of the catastrophic Scottish defeat at the battle of Flodden (1513), the lords of council acknowledged the importance of the east Fife trade when they decreed that 'no boats be laden to pass to England on the other side of the water [i.e. in Fife]'[56]. The detailed but patchy surviving customs data of the later fifteenth and sixteenth centuries also suggests that Aberdeen found an outlet for at least some of its exports through these more southerly ports. Goods passing through Leith in 1491-92 and 1527-8 included cargoes cocketed as far away as Banff, Aberdeen and Elgin[57]. In other words, by the fifteenth century the Fife ports and Leith had become an entrepot for trade from northern Scotland, much as Bruges had been in earlier centuries, a place where agricultural and marine surpluses were exchanged for grains and fancy consumer goods, such as the English barley destined for Aberdeen via Fife in 1477-78 and the satins and velvets which an Edinburgh merchant dispatched north in 1553[58].

Barreling and salting did not in themselves open up new markets. Scottish salmon had certainly reached Artois and Flanders in the later thirteenth and early fourteenth centuries[59]. But new technologies were probably one factor in explaining the expansion of the salmon trade from the later fourteenth century, both in terms of its volume and in terms of its geographical reach. By the later fourteenth and fifteenth centuries Aberdonian salmon was dispatched not just to Flanders and to Zeeland. Some was bound for Normandy and more still for England[60]. While Dieppe was a relative newcomer on the town's trading radar from the later fifteenth century, London had constituted a significant market for Aberdonian traders from at least the later fourteenth century, albeit a market which was often disrupted for political reasons. At least some Aberdonians

56. NRS, CS, 5/26, fo. 92v. For shipments of salmon to England on Fife ships, see, for example, TNA, E122/60/3, fos. 1r, 5v, 10v; E122/64/2, fos. 7r, 9v, 10v.

57. Stuart (Ed.) *Exchequer Rolls … op. cit.*, vol. 10: 358; NRS, E71/29/4, fos. 20r, 26v; E71/12/5, fo. 6r. See too Rorke, M. "Trade and Traders in Edinburgh's Sixteenth-Century Exporting Community", *Historical Research*, 81, 2008: 459.

58. Stuart (Ed.) *Exchequer Rolls … op. cit.*, vol. 8: 550; Cramond, W.; Ree, S. (Eds.) *The Records of Elgin, 1234-1800*, 2 vols. New Spalding Club, Aberdeen, 1903-08, vol. 1: 488.

59. See note 44, above.

60. See, for example, NRS, E71/1/1.

regarded Englishmen as their 'old enemies'[61]; nevertheless business interests in England could be accommodated even in times of political tension by, for example, delivering cargoes no further than Holy Island or Berwick, on the Anglo-Scottish border, where they could be collected by Englishmen for dispatch southwards[62].

If part of the explanation for the expansion and development of Aberdeen's salmon trade relates back to matters of supply, another part of the explanation must lie on the demand side. Of course, the broadest basis for Aberdeen's fish trade rested upon ecclesiastical dietary regulations which dictated that a third to half of the year comprised days on which meat was theoretically not eaten, but fish was[63]. The rare surviving glimpses into the eating habits of Scottish kings suggest that these regulations were still observed in the fifteenth and sixteenth centuries, except by James III (1460-88) who obtained a dispensation from the normal abstinences[64]. Meanwhile, the demise of the sea fishing in eastern England from the later fourteenth century perhaps also stimulated demand in England at least for Aberdeen's fish[65]. The supply of fish to large conurbations and especially to London was a challenging enterprise but the profits to be had from its delivery to the big urban conurbations were clearly substantial and it is this which must explain why some of London's wealthiest merchants invested in the Aberdeen salmon trade, especially in the earlier fifteenth century. Their number included Thomas Barnwell, a prominent fishmonger who also served as an alderman and sheriff of London, whose trading enterprises

61. Stuart (Ed.) *Council Register* …, *op. cit.,* vol. 1: 83.

62. The London customs accounts rarely specify the origin of shipping, but for exceptional references to Aberdeen vessels arriving there, see TNA, E122/76/38, m. 2r, 4v, 5r. See too ACAA, CR, vol. 4**:** 403; vol. 5/i: 29, 156; vol. 6: 167, 422; NRS, E71/1/1, fo. 11r; E71/29/3, fo. 5; Stuart (Ed.) *Exchequer Rolls … op. cit.*, vol. 3: 90, 662.

63. Woolgar, C. M. "Group Diets in Medieval England", Woolgar, Sergeantson and Waldron (Eds.) *Food in Medieval England … op. cit.*: 191-6, 199.

64. E.g. TNA, E101/407/19; NRS, E31/3; E32/8; Bliss, W. H. *et al*. (Ed.) *Calendar of Entries in the Papal Registers relating to Great Britain and Ireland*, 20 vols. H.M.S.O & Irish Manuscripts Commission, London & Dublin, 1893-, vol. 13/i: 224.

65. Heath, P. "North Sea Fishing in the Fifteenth Century: The Scarborough Fleet", *Northern History*, 3, 1968: 53-69; Saul, A. "Great Yarmouth and the Hundred Years War in the Fourteenth Century", *Bulletin of the Institute of Historical Research*, 52, 1979: 105-15. For the influence of demand on the consumption of fish in London, see Orton, D.C., Morris, J., Locker, A., Barrett J. H. "Fish for the City: Meta-analysis of Archaeological Cod Remains and the Growth of London's Northern Trade", *Antiquity,* 88, 2014: 516-30.

extended throughout eastern Scotland in the 1430s, usually in partnership with Aberdonian businessmen[66]. The exemption of Aberdeen burgesses from the customs levies imposed on salmon was a distinct advantage to working with Aberdonian merchants.

Salmon constituted an important element in medieval Scotland's trade. Its importance before the sixteenth century has, however, often been overlooked or downplayed, because it was not taxed until the fifteenth century and because it, therefore, does not feature in governmental customs records, in the way that wool and leather exports did. We do, of course, have records of salmon exports after a new customs levy was finally introduced on salmon in 1426, the Scottish towns having successfully blocked an attempt to impose a similar levy in 1399[67]. These records remain, however, partial because the new duty was not comprehensively applied. Crucially, government records do not usually relay how much fish was exported tax free by Aberdeen merchants. Given the price advantage that Aberdeen merchants enjoyed over their competitors, it would not be surprising if Aberdonian merchants normally accounted for a very significant proportion of the export trade. When the division of exports was recorded in 1445, Aberdonian merchants handled about two thirds of just over one thousand barrels which passed through the port[68]. Taking a wider perspective, Poul Holm has calculated that in the later fifteenth century approximately 100,000 Rostock barrels of herring were exported annually from Denmark[69]. At much the same time customs duties were levied on approximately 1,200 Hamburg barrels of salmon in Aberdeen, and on just over 2,000 Hamburg barrels in Scotland as a whole[70]. Conversion rates of barrel sizes are notoriously problematic; but herring

66. Bain *et al*. (Eds.) *Calendar of Documents … op. cit*, vol. 5: nos. 1018, 1025, 1050, 1051; Macpherson, D. (Ed.) *Rotuli Scotiae in Turri Londinensi et in Domo Capitulari Westmonasteriensi Asservati*, 2 vols. Records Commissioners, London, 1814-19, vol. 2: 275, 282, 284, 301-03, 312. See too Bradley, H. (Ed.) *The Views of the Hosts of Alien Merchants, 1440-1444*. London Record Society, Woodbridge, 2012: 166.

67. Brown, K. *et al*. (Eds.) *Records of the Parliament of Scotland*. University of St Andrews, St Andrews, 2007-15: <rps.ac.uk> [accessed 29 Aug. 2015], 1399/1/17; 1426/34.

68. Stuart (Ed.) *Exchequer Rolls … op. cit*., vol. 5: 191.

69. Holm, P."Catches and Manpower in the Danish Fisheries, *c*. 1200-1995", Holm, P., Starkey, D. J., Thór, J. T. (Eds.) *The North Atlantic Fisheries, 1100-1976: National Perspectives on a Common Resource*. Fiskerimuseet, Esbjerg, 1996. I am very grateful to Professor Holm for providing me with a copy of this article.

70. Stuart (Ed.) *Exchequer Rolls … op. cit*., vols. 8 and 9: *passim*.

barrels were usually smaller than salmon barrels and salmon fetched a better price than herring. However impressionistic they may be, the figures clearly suggest that there was a significant export trade of salmon from Aberdeen, but that it was perhaps only of modest international importance.

The second point to make about the salmon trade was that it was locally valuable. In Aberdeen, salmon prices rose fairly consistently throughout the fifteenth century and the profits to be made from their sale allowed the urban and aristocratic elites to enjoy the fancy consumables which could be purchased in the Low Countries, France or England. Again we must set this point in its historiographical context. The collapse of the traditional continental markets for wool and leather, from the later fourteenth century, has prompted most historians of Scotland to paint a desperately gloomy picture of the later medieval Scottish economy[71]. Fish, to some considerable extent, alleviated the pain of depression in other aspects of the economy and the Scottish government was alert to this possibility. In 1436, with a view to obtaining hard foreign coinage, the Scottish parliament decreed that salmon should be sold in the first instance to Englishmen and only if no English purchasers could be found might salmon be sold in Flanders or elsewhere. More subtle expressions for the need to exchange salmon for bullion were expressed by later parliaments too[72].

The growing importance of fish (and in Aberdeen especially of salmon) to the economy of later medieval Scotland was accompanied by a significant restructuring of Scotland's commercial connections. Demand for Scotland's staple exports of wool and leather was almost exclusively confined to the Low Countries, and particularly to the southern Low Countries. England, in particular, had no need for commodities which it produced in much greater quantity and much greater quality. As a consequence Scotland's trading connections in the thirteenth and fourteenth centuries were focused predominantly, indeed almost exclusively, on Flanders and Artois. The demand for fish was, however, significantly more diverse than that for wool and leather, especially in the great urban conurbations across western Europe, and not least in London. The need

71. Grant, *Independence and Nationhood … op. cit.*: 79-82; Stevenson, "Trade with the South" … *op. cit.*: 180-206.

72. Brown *et al.* (Eds.) *Records of the Parliament of Scotland*, 1436/10/11; 1473/7/18; 1484/2/40; 1488/10/47; 1535/34.

for salt, meanwhile, extended Aberdeen's trading tentacles in other directions, both distantly to the Bay of Biscay and closer to home in the Forth estuary. The role of port towns in forging a European identity has long since been recognized by historians[73]. The trade in fish and salt was especially important in this respect. Many of the great fisheries of northern Europe, for example at Rügen and in Scania, were often not co-located with supplies of salt or with the chief markets for salted fish, thus necessitating the development of trade. In medieval Aberdeen too we can see similar developments at work. Salmon not only saved Aberdeen's commerce and economy in the later middle ages from the slump in the wool trade; it did that by simultaneously internationalizing and regionalizing the town's trading connections.

73. Most recently see, for example, Blockmans, W. "L'unification européenne par les circuits portuaires", Aguiar Andrade, A. ; Millán Da Costa, A. (Eds.) *La ville médiévale en débat*. Instituo de Estudos Meidevais, Lisbon, 2013: 133-44.

Foreign merchants and skippers in Gdansk (Danzig) in the fourteenth and fifteenth centuries

Roman Czaja
Nicolaus Copernicus University (Toruń)

Anna Marynowska
Nicolaus Copernicus University (Toruń)

In the late Middle Ages Gdansk was one of the fastest growing cities of the Baltic[1]. Its advantageous geographical location in the Vistula estuary of the Baltic Sea meant that the port in Gdansk played a huge role in maritime trade between the regions near its environs (Poland, Lithuania, and the State of the Teutonic Order in Prussia) and indeed Western Europe[2]. Since the middle of the

1. This article is part of a collective research project '*Port Societies in the cities of Medieval Atlantic Europe*' (HAR2012-31801) and was supported by the Government of Spain.

2. Characterization of Danzig trade in the 14th and 15th c, see Hirsch, T. *Danzigs Handels-und Gewerbsgeschichte unter der Herrschaft des deutschen Ordens*. Breitkopf und Härtel, Leipzig, 1858; Samsonowicz, H. "Struktura handlu gdańskiego w pierwszej połowie XV wieku", *Przegląd Historyczny*, 53, 4, 1962: 695-713; idem. "Handel zagraniczny Gdanska w drugiej połowie XV wieku", *Przegląd Historyczny*, 47, 2, 1956: 283-352; Biskup, M. "Handel", Cieślak, E. (Ed.), *Historia Gdańska* 1. Wydawnictwo Morskie, Gdańsk, 1978: 397-416; Czaja, R. "Die Entwicklung des Handels der preussischen Hansestädte im 13. und 14. Jahrhundert", Nowak, Z.H., Tandecki, J. (Eds.), *Die preussischen Hansestädte und ihre Stellung im Nord- und Ostseeraum des Mittelalters*. Wydawnictwo

fourteenth century merchants from Gdansk had been carrying out a flourishing trade in the Kingdom of Poland, reaching as far as Cracow and Lviv. At the beginning of the fifteenth century these merchants started to branch out and began developing trade relations in Lithuania and Silesia[3] but all the while Gdansk maintained commercial contacts with northwestern Ruthenia (Veliky Novgorod), Sweden and Lübeck.

Since the end of the thirteenth century, ships from Gdansk had been reaching the most important Hanseatic markets of the North Sea (Flanders, Norway and England), and, in addition, at the beginning of the fifteenth century, the northwestern coasts of France. At that time merchants from Gdansk also occasionally traded with the countries of the Iberian Peninsula[4]. The trade expansion of Gdansk was not hindered even by the crisis of Hanseatic trade that arose at the end of the fourteenth century[5]. Due to the incorporation of the western part of the State of the Teutonic Order into the Kingdom of Poland (1466), Gdansk strengthened its position as the leading sea port for countries in the Vistula basin[6]. Economic development was accompanied by demographic expansion, resulting from an influx of people from the territory of the State of the Teutonic Order, the German Reich and Poland. In the second half of the fourteenth century, between 1364-1410[7] approximately one hundred

---

Uniwersytetu Mikołaja Kopernika, Toruń, 1998: 35-50 [hereinafter: *Die preussischen*]; Sarnowsky, J. "Die Entwicklung des Handels der preußischen Hansestädte im 15. Jahrhundert", Nowak, Z.H., Tandecki, J. (Eds.), *Die preussischen*: 51-78.

3. Biskup, M. *Zjednoczenie Pomorza Wschodniego z Polską w połowie XV wieku*. PWN, Warszawa, 1959; Stein, W. "Vom deutschen Kontor in Kowno", *Hansische Geschichtsblätter*, 22, 1916: 225-266; Forstreuter, K. *Die Memel als Handelsstrasse Preußens nach Osten*. Gräfe und Unzer, Königsberg, 1931: 33 ff; Kopiński, K. *Gospodarcze i społeczne kontakty Torunia z Wrocławiem w późnym średniowieczu*. Wydawnictwo Towarzystwa Naukowego w Toruniu, Toruń, 2005: 73 ff.

4. de Oliveira Marques, A.H. "Navigation entre la Prusse et le portugal au debut du XVe siècle", *Vierteljahreschrift für Sozial und Wirtschaftsgeschichte*, 46, 1959: 477-490; Höhlbaum, K. (Ed.) *Hansisches Urkundenbuch* 4. Verlag der Buchhandlung des Waisenhauses, Halle, 1879, no. 449, 488, 490.

5. Czaja, R. 1998, *op. cit.* : 47.

6. Samsonowicz, H. 1956, *op. cit.* : 345; Sarnowsky, J. 1998, *op. cit.* : 66-71.

7. State Archives in Gdansk, sign. 300, 32/1; Keyser, E. *Die Bevölkerung Danzigs und ihre Herkunft im 13. und 14. Jahrhundert*. Selbstverlag des Vereins, Lübeck, 1928: 54; Penners, T. *Untersuchungen über die Herkunft der Stadtbewohner im Deutsch-Ordensland Preußen bis in die Zeit um 1400*. Verlag von S. Hirzel, Leipzig, 1942: 52-56.

and seventy five people annually acquired municipal rights in Gdansk. In the fifteenth century the population of Gdansk expanded from approximately twenty thousand to thirty thousand[8].

As a consequence of the participation of Gdansk in European maritime trade, foreign merchants and skippers arrived into the city from those towns and regions which traded with merchants from Gdansk[9]. This fact brings with it a number of questions which can be asked but unfortunately, unambiguous answers cannot be provided in light of the preserved source material available. These questions include defining a foreigner in the Gdansk of the 14th and 15th centuries, the legal status given to foreign merchants, the forms of economic activity they conducted in Gdansk and the social relations they formed.

Officially, every person temporarily staying in the city who was not inscribed on the list of inhabitants or did not have the status of a resident was regarded as a foreigner or guest[10]. In practice, however, the definition of "a guest" was not a fixed one. It changed depending on the social, economic and political conditions, or even diplomatic strategy. In the light of this, a guest could be a newcomer from another Prussian town, as well as one from beyond the borders of Prussia. From the context in which the term was used in medieval Prussian and Gdansk sources it follows that generally the term referred to the newcomers who came from towns that did not belong to the Hansa "dass alle geste, dy in dy hense nicht behoren" (1422)[11]. At the end of the 14th century, the term "guests" was used to refer to bankers "Lombarden" from Italy,

8. Samsonowicz, H. "Zagadnienia demografii historycznej regionu Hanzy w XIV – XV w.", *Zapiski Historyczne,* 28, 4, 1963: 523-554, here page 538; Weczerka, H. "Bevölkerungszahlen der Hansestädte (insbesonders Danzigs) nach H. Samsonowicz", *Hansische Geschichtsblätter*, 82, 1964: 69-80, here page 76.

9. Samsonowicz, H. "Die Geographie der Familienverbindungen des Danziger Patriziats im Mittelalter", Radzimiński, A., Supruniuk, A., Wroniszewski, J. (Eds.), *Venerabiles Nobiles et Honesti. Studia z dziejów społeczeństwa Polski średniowiecznej*. Wydawnictwo Uniwersytetu Mikołaja Kopernika, Toruń, 1997: 319-325.

10. Semrau, A. "Bürger, Einwohner und Gäste in den Städten des Ordensstaates", *Mitteilungen des Coppernicus Vereins für Wissenschaft und Kunst zu Thorn* [hereinafter: MCV], 35, 1927: 70-82, here pp. 80-81; the current state of scientific discussion concerning the legal status of guests in the Hanseatic towns was presented by Stuart Jenks, see "Zum hansischen Gästerecht", *Hansische Geschichtsblätter*, 114, 1996: 3-60, here pages 3-9.

11. Töppen, M. (Ed.) *Acten der Ständetage Preussens unter der Herrschaft des Deutschen Ordens* 1. Verlag von Duncker & Humblot, Leipzig, 1874: 383.

and merchants from Poland, Ruthenia, as well as England and Scotland[12]. At the beginning of the 15th century, also skippers and merchants from the Low Countries - Holland, Zeeland, Frisia and Flanders - were perceived as guests[13].

1. THE LEGAL STATUS OF FOREIGN MERCHANTS

As Stuart Jenks rightly points out, initially, the Hanseatic towns of the Baltic did not restrict the rights of foreign merchants, because they were interested in full freedom of trade for their own traders on foreign territories, and one of the basic principles characterising the development of long-distance trade in the Middle Ages was the principle of reciprocity[14]. It was only in the second half of the 14th century, when the number of foreign merchants increased, that the Prussian towns and the territorial ruler started to limit their rights. Land legislation was introduced to give effect to this limitation of rights and it was on March 21, 1397 at the meeting in Elbling that for the first time delegates of large Prussian cities and the Grandmaster discussed the introduction of restrictions on trading activity for foreign merchants, mainly Lombardians and Englishmen. The restrictions were involved the ban on the retail sale of broadcloth by foreign merchants and the order to leave the country applicable to the Lombardians[15]. The oldest restrictions affecting the rights of merchants in Willkürs concerned limitations on the retail sale of particular items (e.g. in Kulm about 1400 a ban was imposed on the sale of herring and salt per barrel). Foreign merchants also found themselves limited to conducting retail trade on fair days only (Kulm in 1400). There was also a ban on the purchasing of goods (especially buying up grain) by the townspeople (citizens) for the use of foreign merchants[16].

12. Töppen, M. (Ed.) 1874*, op. cit.* : 85, 98; Koppmann, K. (Ed.) *Hanserezesse* 1, IV. Verlag von Duncker & Humblot, Leipzig, 1877: 378.

13. Koppmann, K. (Ed.) *Hanserezesse* 1, V. Verlag von Duncker & Humblot, Leipzig, 1880: 69.

14. Jenks, S. 1996, *op. cit.* : 31.

15. Koppmann, K. (Ed.) 1877 (1, IV), *op. cit.* : 377-378.

16. Marienburg 1365, Königsberg 1385, Kulm about 1400, Elbing about 1417, Voigt, J. *Geschichte Marienburgs der Stadt und des Haupthauses des deutschen Ritter-Ordens in Preussen*. Gebrüder Bornträger, Königsberg, 1824: 531; Franz, W. *Königsberger Willküren*. Kommissionsverlag von Bruno Meyer & Co., Königsberg, 1928: 22; Semrau, A. "Die Willkür der Stadt Kulm von etwa 1400", MCV 35, 1927: 40, 41, 50-52; Semrau, A. "Die mittelalterlichen Willküren der Altstadt und der Neustadt Elbing", MCV 34, 1926: 28, 57.

In the Main City of Danzig, foreigners also found their rights being restricted. The oldest preserved restriction dates back to 1421 and concerns a ban on trading activity conducted by local inhabitants using the money of guests[17].The oldest collection of statutes (Willkür) of Gdansk date from 1435 and contain only a few provisions limiting the trade rights of guests: burghers were required to pay in cash for goods offered by guests, and the latter could not trade under the same right as the burghers did[18]. The residents of Gdansk were forbidden from taking goods on consignment from foreign merchants or buying goods with their money. The rights of guests were also limited in terms of retail sale: they were not allowed to sell less than six barrels of herring. Also the sale of English broadcloth by the ell ("elbow", from Old Germanic *alinâ*) in basements was forbidden. A greater number of provisions concerning the rights granted to guests were included in the second oldest preserved collection of statutes which can be dated back to sometime between 1455-1478[19]. Some provisions were considerably expanded, such as the one that forbade guests to conduct retail trade, and another that limited the scope of their commercial contacts by introducing a ban on the sale of local goods bought in the market in Gdansk. Foreign merchants were allowed only to sell goods brought to Gdansk, whereas itinerant stallholders could sell their products for only three consecutive days. Broadcloth and spice retail trade conducted by guests was restricted to Saturday markets. A number of regulations forbidding guests from mutual transactions were included in the new Willkür and some of its articles imposed a ban on foreign merchants and skippers dwelling outside inns. Burghers of Gdansk were forbidden to rent residential buildings and those intended for commercial use to foreigners. The latter were also not permitted to buy residential real estates and sell broadcloth in basements. The Willkür limited the scope of commercial relations between merchants from Gdansk and foreigners. The bans on consignment sales were reissued but some additions included bans which prohibited burghers from entering into partnerships with guests and joint

17. Hirsch, T., Töppen, M., Strehlke, E. (Eds.) *Scriptores rerum Prussicarum: die Geschichtsquellen der preussischen Vorzeit bis zum Untergange der Ordensherrschaft* 4. S. Hirzel, Leipzig, 1870: 336.

18. Günther, O. "Zwei unbekannte altpreußische Willküren", *Zeitschrift des Westpreußischen Geschichtsvereins* [hereinafter: ZWG], 48, 1905: 10, 11, 14, 15, 17, 22.

19. Simson, P. *Geschichte der Danziger Willkür*. L. Sauniers Buch- und Kunsthandlung, Danzig, 1904 [Nicolaus-Copernicus-Verlag, Münster, 2006]: 33, 40-43.

ownership of ships. Under the provisions included in Willkür, foreign merchants' commercial activity were limited to wholesale trade, in which merchants from Gdansk were designated to be middlemen. Retail trade of foreign merchants was allowed only at weekly markets and fairs. Foreigners were permitted to dwell, apart from inns, anywhere they wanted.

The articles included in the Willkür of Gdansk from the second half of the 15th century were undoubtedly influenced by the provisions regulating the presence of guests, which had been laid down since the end of the 14th century at Hanseatic conventions and meetings of towns and the Prussian estates. It is worth emphasising that the Hanseatic towns adopted Hanseatic legislation selectively, having regard to their own economic interests. For the same reason in Gdansk there was no provision prohibiting non-members of the Hansa from building ships and bans concerning partnerships with foreigners, and consignment sales were exercised only to a limited extent[20].

2. THE LEGAL STATUS OF ENGLISH MERCHANTS IN GDANSK

Since the middle of the 14th century, more and more English ships had been entering the Baltic ports[21]. Of particular importance for English commerce was Gdansk, where English tradesmen, relying on the principle of reciprocity, sought to obtain the same rights that Hanseatic tradesmen possessed in England. In addition to seeking the right to trade freely in Gdansk, English merchants also demanded the right to set up a community "companye" led by a governor, whose duty would be to exercise jurisdiction over Englishmen in Gdansk[22]. Since the 1470s, attempts made by Prussian towns with the support of the Grandmaster

20. Jenks, S. 1996, *op. cit.* : 17, 21, 26, 42; Brämer, C. "Zur Geschichte der Danziger Reederei im Mittelalter", ZWG 63, 1922: 33-95, here page 59.

21. For comprehensive data on the development of the English trade on the Baltic Sea and in Prussia see Jenks, S. *England, die Hanse und Preussen. Handel und Diplomatie, 1377-1474* 1. Köln-Wien, 1992: 66 ff; idem, "Die preußischen Hansestädte und England", Nowak, Z.H., Tandecki, J. (Eds.), *Die preussischen*: 111-31; older research on the subject see Fiedler, H. "Danzig und England. Die Handelsbestrebungen der Engländer vom Ende des 14. bis zum Anfang des 17. Jahrhunderts", ZWG 68, 1928: 61-125.

22. Jenks, S. "Die Ordnung für die englische Handelskolonie in Danzig (23. Mai 1405)", Jähnig, B., Letkemann, P. (Eds.), *Danzig in acht Jahrhunderten*. Nicolaus-Copernicus-Verlag, Münster, 1985: 105-120, here page 106.

of the Teutonic Order, to restrict English commerce led to outbreaks of conflict. This conflict unfolded in the broader context of trade and diplomatic relations between the Hansa and England. The history of the Prussian-English trade in the period from the end of the fourteenth century to the early sixteenth century can be observed through the prism of mutual seizures of goods, pirate attacks on ships, trade blockades and diplomatic negotiations resulting in subsequent treaties restoring normal trade relations. However, the scope of this paper limits our field of interest to investigating what social and economic interactions occurred between Englishmen and the local population in Gdansk at the time of the conflict.

It was probably sometime in the 1330s when English merchants started to settle in Gdansk[23]. The next reliable piece of information confirming their presence on the Motława River dates back to the end of 1360s. In 1369 Thomas Beverley [Bevirley] and Willam Pilipson were registered in the book of citizens of the Main City of Gdansk, and one year later "Johannes Bade anglicus" was admitted to the city law[24]. Based on an analysis of names and surnames it can be deduced that during the period 1369-1410 the list of citizens of the Main City of Gdańsk increased by fifteen Englishmen[25]. Ten people out of this group were admitted to the municipal law by 1380. As a result of such findings, it may well be appropriate to revise the opinion that a large influx of Englishmen did not come to Gdańsk until the period 1380-1385[26]. It should be emphasised that three people acquired municipal rights in 1385 and 1386, at a time when the anchoring of English vessels in the port in Gdansk was prohibited[27]. Undoubtedly, the newcomers from England in Gdansk at this time enjoyed

23. Fiedler, H, 1928, *op. cit.* : 71.

24. State Archives in Gdansk, sign. 300, 32, no. 1, c. 141 v, 142, 143; Keyser, E., 1928, *op. cit.* : 42.

25. Only two persons - Eddewan Baldwyn and Johann Bade were stated "anglicus" in the book of citizens. On the identification of Englishmen in the book of citizens see Hirsch, T., 1858, op. cit: 98; Keyser, E., 1928, *op. cit.* : 42; In addition to the people described as Englishmen by these authors, the following names were included in the group: Willan Pilipson, Willam Lewe, Claus Willams, Ricghardus Wyllamsson, Willamus Wolled filius, State Archives in Gdansk, sign.. 300, 32, c. 141, 143, 149, 151, 151v, 154, 155.

26. Jenks, S., 1985, *op. cit.* : 106.

27. State Archives in Gdansk, sign. 300, 32, c. 71, 72v; Koppmann, K. (Ed.) *Hanserezesse* 1, III. Verlag von Duncker & Humblot, Leipzig, 1875: 169-170, no. 192; Jenks, S. *England, die Hanse und Preussen. Handel und Diplomatie, 1377-1474* 2. Böhlau, Köln, 1992 [hereinafter: 1992b]: 497; idem, 1985, *op. cit.* : 106.

more rights than those afforded by the legal framework set out by the right to hospitality (*Gastrecht*). Entry to the list of citizens involved the right to acquire property and the list of house owners and taxpayers of 1377/1378 contains the names of 11 English newcomers[28]. The majority of them lived on streets leading to the wharf or the centre of retail trade. The concentration of English dwellings is especially visible at the Brodbänkengasse and Heilige Geistgasse[29]. However, only a few newcomers from England were given the opportunity to buy a house. In the oldest book of accounts, containing the revenues and expenditures of the council of the Main City of Gdansk, there is a list of people (probably dating back to 1379) who were punished for the retail sale of broadcloth contrary to the provisions of the Statute (Willkür)[30]. Among eighteen people punished, seven were English merchants who had rented basements from some merchants of Gdansk[31]. It should also be acknowledged that representatives of the ruling group, such as Councillor Johan Pole and Mayor Wilhelm von Ohringen, provided the English with suitable trading places[32]. Particular attention should be focused on two English house owners, whose names are included in the list - Beuerleyge and Jon von Baden. The former - Thomas Beverley - was inscribed on the list of burghers of the Main City of Gdansk as Thomas Beviley (see footnote no. 27); in 1377 he is mentioned as the owner of the house at Brodbänkengasse[33]. Jon van Baden acquired municipal rights in 1370 (Bade), and in 1377 he also owned a house at Brodbänkengasse (Jon Badam)[34]. This example clearly illustrates that the acquisition of municipal rights and a house authorized English merchants to not only conduct retail business and deal with foreign merchants, but also allowed them to support the commercial activities of their countrymen residing in Gdansk.

---

28. Keyser, E., 1928, op. cit: 58-129: Jan Badam, Thomas Beverley, Wyllam Dodinson, Wyllam Eghese, Yan Grant, Yan, Wyllam Cleyson, Yan Clofhamer, Johan de Lu[n]den, Wyllam Wyllamsen.

29. Ibidem: 72, 74.

30. State Archives in Gdansk, sign. 300,12, no. 1, p. 139; Hirsch, T., 1858, op. cit: 99.

31. State Archives in Gdansk, sign. 300, 12, no. 1, p. 139: "Robert Bixtum de engelsche under Beuerleye […] Odernut der engelsche, Claus Czerntun der engelsche, Jon Engelsche under Malchowen […] Norman Engelsche under Herrn Johan von Polen, der engelsche under Jon von Baden, Hinrich von Luchten der engelsche".

32. Hirsch, T., 1858, op. cit: 98.

33. Keyser, E., 1928, op. cit: 72.

34. Ibidem.

Despite the fact that the Grandmaster rejected urgings issued in 1388 by the envoys of the King of England, to appoint an English governor in Gdansk "qui valeat et debeat ligeos mercatores dicti regni Anglie regere et justificare", the community of English merchants in Gdansk was tolerated by the territorial ruler and the city council[35]. In December 1390 or January 1391 the Kingdom of England appointed John Bevys as the governor of English merchants in Prussia, Scania (Skåne) and Stralsund[36]. Gdansk officially opposed the appointment of the governor, but the Grandmaster and Prussian towns, at least by the end of the 1420s recognized him as a participant in negotiations on English-Prussian trade relations[37]. In 1398, denunciation of the treaty of 1388 concluded with Englishmen resulted in further tensions in trade relations between England and Prussia, but apparently it did not affect negatively the situation of English settlement in Gdansk. In 1398, English merchants were ordered to leave Prussia within one year, but this threat was never executed[38]. However, in July 1402 the Grandmaster and Prussian towns reissued the injunction in a milder form. Only those Englishmen who had wives and children were ordered to leave Prussia by the spring of 1403[39]. Two years later (July 24th, 1404) all Englishmen who were not beneficiaries of municipal rights were instructed to leave Gdansk[40]. During the meeting on October 16th, 1404 the Grandmaster and the Prussian towns decided to impose a ban on the admission of Englishmen to the city law[41]. These ordinances, however, need to be treated as skirmishes in a diplomatic fight rather than as expressions of the real intentions of the Council of Gdansk[42]. The

35. Koppmann, K. (Ed.) 1875 (1, III), op. cit: 403, no. 4; Jenks, S., 1985, *op. cit.* : 106-107.

36. Jenks, S., 1985, *op. cit.* : 110.

37. Jenks, S., 1992b, *op. cit.* : 567, no. 583; Töppen, M. (Ed.) 1874, *op. cit.* : 514; Fiedler, H., 1928, *op. cit.* : 83.

38. Koppmann, K. (Ed.) 1877 (1, IV), op. cit: 411, no. 433; Jenks, S., 1985, *op. cit.* : 112-114; Hirsch, T., 1858, op. cit: 101; Fiedler, H., 1928, *op. cit.* : 77-78, provides incorrect information that the council of the Main City of Gdansk issued a ban on admitting Englishmen to the city law as well as on the sale of goods in basements and other places by guests. The latter ban was introduced during a meeting of the Prussian towns and the Grandmaster.

39. Koppmann, K. (Ed.) 1880 (1, V), op. cit: 69, no.101.

40. Ibidem: 138, no. 203.

41. Ibidem: 146, no. 210; Fiedler, H., 1928, *op. cit.* : 79 wrongfully argues that the council of Gdansk banned marriages between Englishmen and women from Gdansk.

42. On the negotiations Prussian-English negotiations over the period 1404-1405 see Jenks, S., 1992, *op. cit.* : 529-532.

ratification of the statute for the community of merchants in Gdansk, executed by the King of England in 1405, indicates the continuous functioning of the English settlement at the estuary of the Vistula River[43]. After the conclusion of another English and Prussian commercial treaty in 1409, in London, the influx of English merchants and their families to Gdansk increased, and the English community even gained their own house of community for English merchants[44]. In the second decade of the 15th century an English settlement started to develop - the settlement which was first mentioned about 1415 "orti circa aggerem Anglicorum", in a suburb to the east of the Granary Island[45]. The continued flourishing of English trade turnover in Gdansk from the 1420s prompted the council of Gdansk again to attempt to limit the duration of stay of English merchants and prevent them from renting houses and basements. Some burghers ignored the restrictions and continued to rent houses and basements to the English whilst some English circumvented these restrictions by marrying local women, and due to this were allowed to legally possess shops, which they duly rented to their countrymen (1424)[46]. In the first half of the 15th century the relationships of Englishmen with single women and indeed prostitutes, must have been quite common, since they are confirmed in both Prussian and English sources[47].The extensive social and economic contacts of Englishmen prompted the municipal council to aim to marginalize them in the urban space

43. Jenks, S., 1985, *op. cit.* : 116-120.

44. Jenks, S., 1992b, *op. cit.* : 539 ff; Koppmann, K. (Ed.) *Hanserezesse* 2, I. Verlag von Duncker & Humblot, Leipzig, 1876: 118, no. 2; idem (Ed.) *Hanserezesse* 2, II. Verlag von Duncker & Humblot, Leipzig, 1878: 69, no. 2; Information on the house of the community for English merchants in Gdansk can be gleaned from complaints lodged by English merchants during the negotiations with the Grandmaster in 1433 and 1436. The English merchants argued that the house was closed by the order of the municipal council of Gdansk. In the literature it is assumed that this event took place in 1414. The text of the complaint lodged in 1433 indicates that the house prospered during the reign of the Grandmaster Heinrich von Plauen (1411-1413) and the first three years of the reign of Michael Küchmeister (1414-1416). Thus, perhaps the closing of the house for the community of English merchants took place in 1416, when also the wares and properties of foreign merchants were looted during a revolt, see Hirsch, T., Töppen, M., Strehlke, E. (Eds.) 1870, *op. cit.* : 402; cf Hirsch, T., 1858, op. cit: 104; Fiedler, H., 1928, *op. cit.* : 81.

45. Keyser, E. *Die Baugeschichte der Stadt Danzig*. Böhlau, Köln-Wien, 1972: 321; Simson, P. *Geschichte der Stadt Danzig* 4. Verlag von L. Sauniers Buchhandlung, Danzig, 1918: 104, no. 135.

46. Koppmann, K. (Ed.) *Hanserezesse* 1, VII. Verlag von Duncker & Humblot, Leipzig, 1893: 708, no. 649; Fiedler, H., 1928, *op. cit.* : 83; Jenks, S., 1992b, *op. cit.* : 553 no. 626.

47. Töppen, M. (Ed.) *Acten der Ständetage Preussens unter der Herrschaft des Deutschen Ordens* 2. Verlag von Duncker & Humblot, Leipzig, 1880: 140; Jenks, S., 1992b, *op. cit.* : 629 ff; idem, 1985, *op. cit.* : 117 ff.

"so that they do not live along the main streets" (a quotation from a letter of the council of Gdansk of 1440). This faced the resistance of some of the burghers of Gdansk[48].

3. THE ECONOMIC AND SOCIAL INTERACTIONS OF FOREIGNERS

Foreigners were active on the credit market and evidence for this is provided in two court books from 1426-1440[49]. The English comprised the largest foreign group participating on the credit market (41 people). Three people from Amsterdam and nine from Scandinavia also borrowed money from the citizens of Gdansk. The English operated on the credit market mainly as debtors (31 people), in 50 transactions obtaining loans to the amount of 6485 marks. In turn, foreigners lent money to the burghers of Gdansk much less frequently - 24 transactions in total amounting to 1681 marks. Most credits involved transactions between foreigners and the burghers of Gdansk. We know only about three transactions that were entered into by Englishmen among themselves. It can be assumed that some credit businesses involved trading partnerships. In 1438, for example, two merchants from Gdansk, Marten Kogge and Hans Swarte, gave English merchants - Robert Mayn and Ion Pabi - a large loan of 866 marks, which was supposed to be repaid in England[50]. Other transactions were concluded as ship equity loans[51]. Predominantly, to secure a loan, a charge was enacted on all the assets and properties of a debtor. What should be considered exceptional is the pledge made by Richard Schotten in 1429 where he bound himself to stay in Gdansk for as long as required to fully repay his credit[52]. The presence of Englishmen and other foreigners involved on the credit market of

48. Töppen, M. (Ed.) 1880, *op. cit.* : 141 „das sie kein gastung oder gastheuser halden und keine haubstrasse inwonen".

49. State Archives in Gdanks, sign. 300, 43, no. 1a, 1b. The authors would like to thank Dr Cezary Kardasz for sharing the database containing information on the credit transactions recorded in the book, cf Kardasz, C. *Rynek kredytu pieniężnego w miastach południowego pobrzeża Bałtyku w późnym średniowieczu*. Wydawnictwo Towarzystwa Naukowego w Toruniu, Toruń, 2013: 328-331, Tab. 3.

50. State Archives in Gdansk, sign. 300,43, no. 1b, c. 197 v.

51. Ibidem, sign. 300, 43, no. 1a, c. 87v, 96 v.

52. Ibidem, sign. 300, 43, no. 1a, c. 118.

Gdansk is not only an indication of their social and economic contacts with the burghers of Gdansk, but also suggests that they were treated as reliable partners in the city.

The foreigners and residents of Gdansk also cooperated in matters of navigation. The council of Gdansk distanced itself from the prohibitions that were adopted at the meetings of the Hanseatic towns from 1412, concerning the ban on trading partnerships and joint ownership of ships by the townspeople from Hanseatic and non-Hanseatic towns[53]. In the 1420s and 1430s there were eight burghers of Gdansk mentioned in sources who owned ships together with English merchants and skippers[54]. The merchants of Gdansk trading with the West were increasingly making use of ships owned by foreign skippers, mainly Dutch. As a result, Gdansk consistently opposed the bans on the construction of ships for foreign skippers, which were adopted at Hanseatic meetings. Entries in the books of Gdansk confirm that ships for merchants and skippers from the Netherlands, Zeeland and England were built in the shipyard of Gdansk in the 15th century[55].

Artus Court played a very important part in assisting contacts between foreigners and the burghers of Gdansk. Its functions may be considered at economic and social level. The main hall of the Court functioned as an exchange, a meeting place and a place where deals were made between local and foreign merchants[56]. Artus Court, also referred to as "kumpenhaus", was also a guild of merchants, to which every member of the Hansa had access. In the 15th century, the guild associated with Artus Court became a corporate form of organisation of the upper class of Gdansk[57]. In accordance with the statutes of 1390 and

53. Jenks, S., 1996, op. cit: 23 ff.

54. Brämer, C. "Die Entwicklung der Danziger Reederei im Mittelalter", *ZWG* 63, 1922: 59.

55. Ibidem: 64.

56. Pilecka, E. *Średniowieczne Dwory Artusa w Prusach: świadectwo kształtowania się nowej świadomości mieszczańskiej*. Wydawnictwo Uniwersytetu Mikołaja Kopernika, Toruń, 2005: 115-131, 138 ff; Simson, P. *Der Artushof in Danzig und seine Brüderschaften, die Banken*. Theodor Bertling, Danzig, 1900: 25 n.

57. Czaja, R. "Patrician Guilds in medieval towns on the Baltic Cost", *Acta Poloniae Historica*, 92, 2005: 31-51; Keyser E., "Der Artushof und der ‚Gemeine Kaufmann' in Danzig", *Mitteilungen des Westpreußischen Geschichtsvereins*, 31, 1932: 37-54.

1421, access to the guild was granted to foreign tradesmen and skippers as well. They had to be introduced into the community by burghers of Gdansk - hosts or business partners - who possessed the right to enter the brotherhood. The elders of the guild had the right to approve new members, whose names were recorded in a special book[58]. The right to enter Artus Court was treated by the council of Gdansk as a political tool in diplomatic negotiations with foreign merchants. During the conflict with the Dutch over compensation for losses suffered in the Dutch-Hanseatic war (1439-1442), the Grandmaster and the Prussian towns forbade Dutch merchants from entering Artus Court. This ban was relaxed after an agreement was reached in 1450 but the Dutch were not allowed to participate in meetings of the merchants' guild; they only regained the right to make deals in the Court[59]. English merchants suffered a similar fate when intensification of conflicts between Gdansk and the Hansa were in progress and they too were temporarily expelled from Artus Court (i.a. in 1482-1491)[60]. An analysis of foreigners admitted to membership of Artus Court shows that the process of social acceptance of individual groups had its own dynamics. In 1441 the councillors of Gdansk were sceptical of a resolution adopted during a meeting of the Prussian towns which stated that "Nuremberg is an imperial city, and as a result its residents deserve the right to enter the kompenhaus"[61]. The growing commerical influence of merchants from southern German towns on the Baltic Sea in the 15th century meant that foreigners from Augsburg, Würzburg and Nuremberg were unreservedly admitted to the merchants' guilds of the Court[62]. The role of increasing Dutch freight in the maritime trade of Gdansk, in the second half of the fifteenth century, also led to a strong Dutch presence among newcomers in the community of Gdansk.

58. Selzer, S. *Artushöfe im Ostseeraum: ritterlich-höfische Kultur in den Städten des Preußenlandes im 14. und 15. Jahrhundert*. Peter Lang, Frankfurt am Main, 1996: 156, pt. 8,9; P. Simson, 1900, *op. cit.* : 309; Keyser E., 1932, *op. cit.* : 48.

59. Seifert, D. *Kompagnons und Konkurrenten: Holland und die Hanse im späten Mittelalter*, Böhlau Verlag, Köln, 1997: 374, 378; Hirsch, T., 1858, op. cit: 132, 206.

60. Koppmann, K. (Ed.) *Hanserezesse* 3, I. Verlag von Duncker & Humblot, Leipzig, 1881, no. 435, pt. 7; no. 436 pt.18.

61. Töppen, M. (Ed.) 1880, *op. cit.* : 347 „Noremberg eyne erliche keyserreichs stat ist, so sint si̧ wirdig gleich andern uf das kompenhuws zu geende. Dis haben dy von danczik zu sich genommen, mit den eren daheyme forder davon zu reden"; Simson, P., 1904, *op. cit.* : 43.

62. Selzer, S., 1996, *op. cit.* : 128; Simson, P., 1900, *op. cit.* : 42 ff.

The increasing integration of social ties with the Dutch is evidenced by the creation of a separate Dutch Bench in Artus Court. In 1492 Dutch merchants and skippers entered into an agreement with the Dominicans, who transferred the chapel of the Holy Trinity in the Church of St. Nicholas to the Bench. The chapel was intended to be a burial place for those Dutch merchants and skippers who dwelled and died in Gdansk. The monks committed themselves to celebrating the liturgy for deceased members of the Bench and in 1514 the agreement received the approval of the city council of Amsterdam[63].

4. CONCLUSIONS

In summarizing the findings, it is important to highlight three main conclusions: Firstly, the way foreign merchants and skippers were treated in Gdansk was predominantly determined by the commercial activity that merchants from Gdansk conducted in foreign markets. The principle of reciprocity, widely applied, led to much better social relations and enhanced the social positions of foreigners in the community of Gdansk more than the contents of complaints and diplomatic sources would indicate. For this reason, the municipal legislation generally treated foreigners more leniently than the ordinances adopted at Prussian town or Hanseatic meetings.

Secondly, as the example of the English shows, the social scope of relations established by newcomers was very broad - ranging from socially marginalized groups (like prostitutes) to the upper merchant class associated with Artus Court.

Thirdly, the situation of the Dutch in Gdansk in the 15th century perfectly illustrates the process of social mobility. In the middle of the 15th century, this group remained beyond the social organization of Artus Court, but at the end of the same century this group obtained a permanent place in the organizational structure of the Court, and were treated no differently from Hanseatic merchants

63. Oliński, P. Fundacje *mieszczańskie w miastach pruskich w okresie średniowiecza i na progu czasów nowożytnych: Chełmno, Toruń, Elbląg, Gdańsk, Królewiec, Braniewo*. Wyd. Naukowe Uniwersytetu Mikołaja Kopernika, Toruń, 2008: 536 ff; Kubicki, R. „Dominican Cloisters in the Sacral Space of Prussian Cities in the Middle Ages", Ščavinskas, M. (Ed.), *Kultūra – ekonomika – visuomenė: sąveika ir pokyčiai viduramžiais ir ankstyvaisiais naujaisiais laikais Baltijos rytinėje pakrantėje*. Klaipėdos universiteto leidykla, Klaipėda, 2015: 57-66.

from Lübeck. Thus, the definition of a foreigner in the medieval port town must take into account the subjective nature and dynamics of this concept.

	CREDITORS		DEBTORS	
	Value of transactions	Number of transactions	Value of transactions	Number of transactions
Total	1681	24	6485	50
Number of Englishmen involved	16		31	
Total number of Englishmen	41			
Average value	70		129,7	
The highest individual value	718		866	
The lowest individual value	3		5	
TOTAL VALUE OF TRANSACTIONS	8166			

Tab. 1. Participation of Englishmen involved in the credit market in the Main City of Gdansk over the period 1426-1441 (figures in Preussische Mark).

Source: State Archives in Gdansk, sign. 300, 43, no. 1a, 1b; Kardasz, C. *Rynek kredytu pieniężnego w miastach południowego pobrzeża Bałtyku w późnym średniowieczu*. Wydawnictwo Towarzystwa Naukowego w Toruniu, Toruń, 2013: 328-331, Tab. 3.

Actividad económica y sectores productivos en la ciudad de La Coruña a fines del siglo XV. Una aproximación a partir del padrón fiscal de 1496

Amparo Rubio Martínez
Universidad de Valladolid

1. INTRODUCCIÓN[1]

El estudio del volumen de población de las ciudades, las actividades económicas que se desarrollaban en ellas, los oficios y profesiones que desempeñaban sus habitantes, así como los distintos grupos socioeconómicos que habitaban en

1. El presente artículo se inscribe en el marco del proyecto de investigación: "Linaje, parentela y poder: la pirámide nobiliaria gallega (siglos XIII al XV)" (II) Ref. Ref. HAR2013-42985-P, que se lleva a cabo en el Instituto de Estudios Gallegos "Padre Sarmiento", cuyo investigador principal es el Dr. Eduardo Pardo de Guevara y Valdés, y se inscribe en el Proyecto de Investigación, financiado por el Ministerio de Economía y Competitividad, "Poder, sociedad y fiscalidad en el entorno geográfico de la Cornisa Cantábrica en el tránsito del Medievo a la Modernidad" (HAR2011-27016-C02-01), con sede en la UPV/EHU, que forma parte del Proyecto Coordinado HAR2011-27016-C02-00, junto con el Proyecto de Investigación HAR2011-27016-C02-02 de la Universidad de Valladolid, así como participa en la Red "Arca Comunis".
Abreviaturas utilizadas: AGS (Archivo General de Simancas), RGS (Registro General del Sello), Exp Hac (Expedientes de Hacienda), CCA (Cámara de Castilla), AMC (Archivo Municipal de La Coruña)

ellas, son cuestiones que resultan absolutamente fundamentales para entender mejor el funcionamiento de la ciudad medieval, aunque no siempre resulta posible conocer con precisión estos aspectos, debido fundamentalmente a la ausencia de documentación que informe al respecto.

Uno de los tipos documentales que quizá mejor permite conocer las actividades profesionales que se ejercían en la ciudad, así como la distribución de la población por sectores productivos, son los padrones fiscales, que si bien es cierto que se elaboraron con fines recaudatorios, a veces registran las profesiones u oficios que ejercían cada uno de los pecheros, y su ubicación en las distintas collaciones o feligresías del núcleo urbano. En las páginas que siguen, llevamos a cabo el análisis de un padrón fiscal inserto en un pleito de hidalguía conservado en el Archivo de la Real Chancillería de Valladolid, en el que los coruñeses Pedro Merchán, Juan de Mourelos y Juan de la Trinidad reclamaron su condición de hidalgos enfrentándose al concejo de La Coruña, y apelando al más alto tribunal de justicia de la época. El traslado del padrón inserto como prueba documental fue elaborado en 1496 entre la población pechera de la ciudad, para organizar el reclutamiento de peones que debían ser enviados a Sicilia y costeado con cargo a la Santa Hermandad, y ofrece una completa relación de la población pechera coruñesa en un momento clave, en el que la ciudad experimenta un crecimiento demográfico y un desarrollo urbanístico muy notable[2].

Por consiguiente, a partir del padrón fiscal de La Coruña de 1496 pretendemos conocer mejor la estructura de población y grupos socioeconómicos que habitaban en la ciudad a fines del siglo XV. De este modo, será posible conocer siempre en términos relativos, el volumen global de población que tenía la ciudad en este periodo, el número de vecinos registrados en cada collación o feligresía, la estructura socioeconómica de la ciudad, el volumen de población foránea avecindada en ella, la presencia de mercaderes y hombres de negocios vinculados al comercio marítimo etc…toda una serie de cuestiones de especial interés que trataremos en las páginas que siguen.

2. El traslado del padrón que analizamos en ARCh*Va*, Sala Hijosdalgo, Caja 475, N. 17. Este padrón ha sido recientemente publicado en un volumen de textos inéditos: Vítores, I., Goicolea, F.J., Angulo, A., Aragón, A. (Ed.) *Hacienda, Fiscalidad y agentes económicos en la cornisa cantábrica y su entorno (1450-1550). Nuevos textos para su estudio*. Servicio de Publicaciones de la Universidad del País Vasco, 2015.

2. LA CIUDAD VIEJA Y EL PRIMITIVO RECINTO AMURALLADO. DESARROLLO URBANÍSTICO Y DISTRIBUCIÓN POBLACIONAL

Durante todo el siglo XV, el sistema de encuadramiento de la población urbana en la ciudad de La Coruña va a ser el de la parroquia o collación. Solo diez años después de que Alfonso IX concediese el fuero de Benavente a la ciudad (1208), en 1218 aparecen ya mencionadas en la documentación las dos primeras parroquias que conformaban el núcleo original de la ciudad, la de Santa María del Campo y la de Santiago, que se hallaban enclavadas dentro del primitivo recinto amurallado.

Sin embargo, desde mediados del siglo XIII, concretamente desde 1244 en adelante, se localizan ya menciones a otras parroquias situadas extramuros como las de Santo Tomás, San Nicolás y San Jorge, cuyas primeras noticias datan de los años 1244, 1294 y 1399 respectivamente, fechas que quizá pudieran corresponderse con el orden de creación, lo que de haber sido así, nos proporcionaría una idea bastante real de la evolución espacial que experimentó la ciudad entre los siglos XIII y XIV[3].

De cualquier manera, lo que si parece claro es que ya desde la segunda mitad del siglo XIII, la ciudad con su primitivo recinto amurallado experimentó un notable crecimiento demográfico, lo que habría obligado a la población a desplazarse hacia la *Pescadería* o arrabal, en torno a la que se concentrarían en lo sucesivo las actividades comerciales, mercantiles y financieras y en la que se instalarían los distintos profesionales dedicados al abastecimiento de las necesidades generadas por el puerto[4].

3. Sánchez Chouza, J.M. *A Coruña en la Baja Edad Media*. Publicaciones do Seminario de Estudios Galegos, Edicións do Castro, A Coruña, 2005, página 38.

4. Para todas las cuestiones relacionadas con el desarrollo urbanístico y los cambios y transformaciones en el paisaje urbano que experimenta la ciudad de La Coruña, seguimos fielmente el trabajo de Barral Rivadulla, D. *La Coruña en los siglos XIII al XV. Historia y Configuración urbana de una villa de realengo en la Galicia Medieval*. Fundación Pedro Barrié de la Maza, A Coruña, 1998: 25-73.

Desde principios del siglo XV, y a tenor de las noticias que proporciona el padrón de 1496, la población coruñesa se hallaba distribuída en torno a cinco parroquias, dos de ellas la de Santa María y Santiago, situadas en el interior del recinto amurallado, la de Santo Tomás, erigida en la parte norte, saliendo por la puerta dos Ares, y las de San Nicolás y San Jorge en el barrio de la *Pescadería*, las cuales ya en los primeros años del siglo XVI quedarían cercadas por una nueva muralla paralela a la línea de la costa, que llegaría hasta la actual calle Juana de Vega[5].

Dentro del primitivo recinto amurallado, las parroquias de Santa María y Santiago actuaban como núcleo vertebrador de una veintena de calles que permitían la circulación interior dentro de la villa. Las calles principales que rodeaban estas parroquias se dirigían hacia el puerto, hacia las dos plazas principales de la ciudad y hacia las puertas de la muralla[6]. Especial importancia, dentro de la ciudad vieja, en el primitivo recinto amurallado, tenían las plazas, amplios espacios intramuros sin edificar y rodeados de viviendas, destinadas a acoger actividades colectivas como las religiosas, mercantiles, administrativas etc[7].

Tal y como ha estudiado la profesora D. Barral, dentro de la ciudad vieja se localizaban dos plazas principales en torno a las que se concentraban las principales actividades de la ciudad; la primera de ellas situada ante la portada occidental de la iglesia de Santiago, en la que tenían lugar las reuniones del concejo coruñés, que constituiría el centro administrativo de la villa durante todo el periodo bajomedieval hasta que se construyeran las primeras casas consistoriales. La segunda era la plaza de la "moneda pequeña", ubicada en la parroquia de Santa María, y que sin duda actuaba como pórtico del edificio de la ceca coruñesa[8].

No obstante, aunque dentro del primitivo recinto amurallado se desarrollaron distintos oficios o actividades directamente relacionadas con el trabajo artesanal

5. Barral Rivadulla, D. *La Coruña en los siglos XIII al XV...,* op. cit.:103.

6. *Ibíd.*: 95

7. *Ibíd.*: 95

8. *Ibíd.*: 95

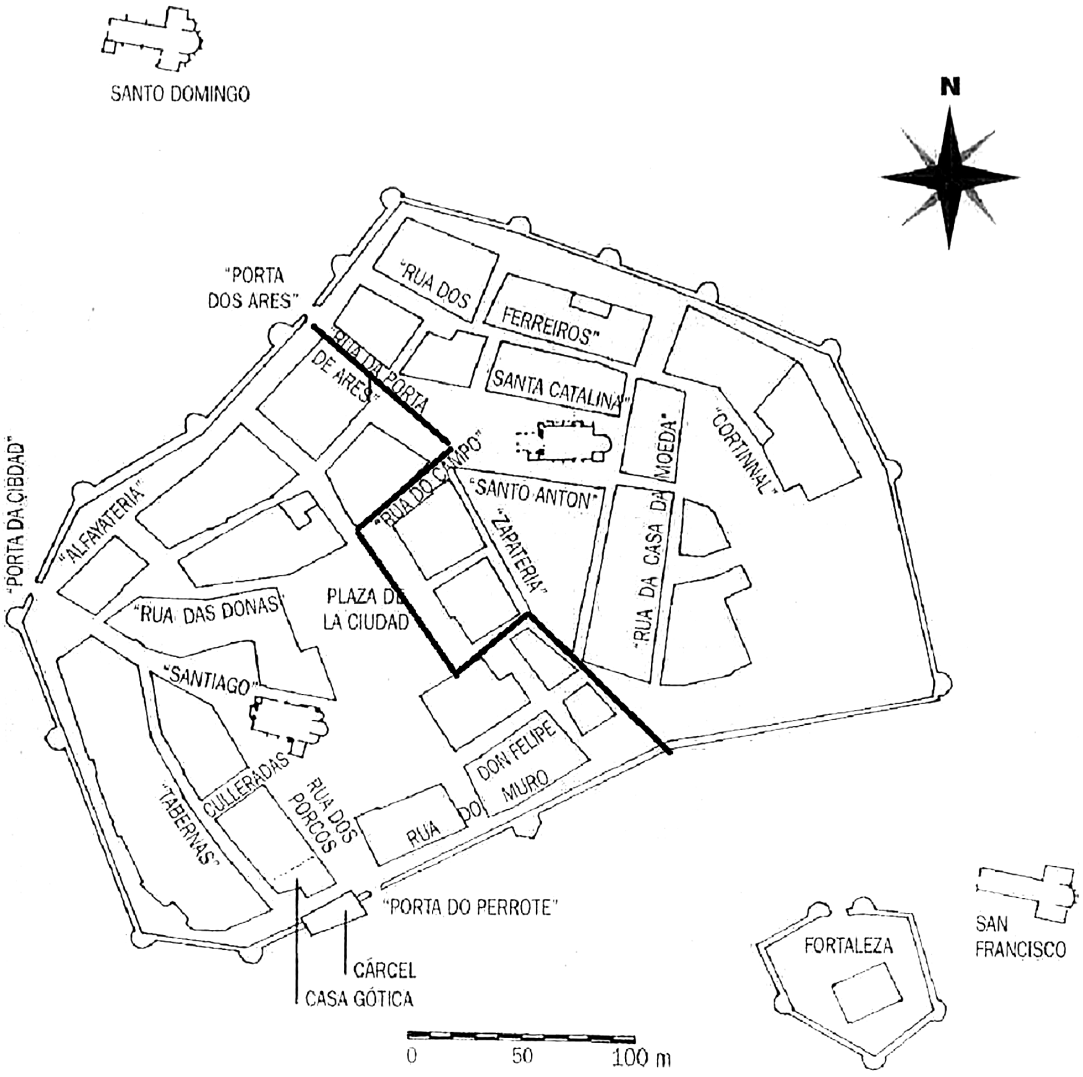


Imagen 1. Plano de la ciudad vieja (Según Dolores Barral)

–zapatería, sastrería o alfayatería-, las actividades que provocaban mayores concentraciones en los núcleos urbanos medievales eran las mercantiles, y de ahí que la ciudad de La Coruña, dedicada fundamentalmente al comercio marítimo, necesitase un emplazamiento adecuado donde llevar a cabo esta actividad. Con esta finalidad, la de servir de emplazamiento a la actividad comercial efectuada a través del puerto, debió constituirse la plaza del mercado del Pescado en la ciudad vieja, cuyas primeras menciones aparecen en la documentación desde el siglo XIII en adelante, y cuya ubicación según D. Barral, vendría a coincidir con la actual plaza del general Azcárraga[9]. Esta plaza, donde aún se celebraba el mercado en el siglo XV, pasaría a convertirse en el centro administrativo de la ciudad durante el siglo XVI al transladarse el núcleo de la actividad comercial extramuros de la ciudad, a lo que por aquellas fechas ya constituiría el arrabal o *Pescadería*.

También dentro de la ciudad vieja, se ubicaba la judería, situada en las inmediaciones de las puertas "dos Sares", muy cerca de la parroquia de Santa María del Campo, según ha constatado la misma autora a partir de la documentación del Archivo de la Colegiata de Santa María del Campo[10].

3. ESTANCAMIENTO DE LA CIUDAD VIEJA Y CRECIMIENTO DEL ARRABAL O "PESCADERIA"

Desde medidados del siglo XIII, la ciudad de La Coruña experimentó un notable crecimiento demográfico, derivado no sólo de las atractivas condiciones económicas que se ofrecían a sus pobladores, sino también del gran auge que experimentó el comercio marítimo y la actividad comercial a través del puerto[11].

9. *Ibíd.*: 95

10. La noticia sitúa la judería en las inmediaciones de la Puerta dos Sares en ACSMC, leg 74, nº 10, citado por Barral Rivadulla, D. *La Coruña en los siglos XIII al XV..., op. cit.*: 97.

11. En 1256, Alfonso X otorgaba un privilegio real a La Coruña, mediante el cual los moradores que viviesen en ella quedarían exentos del pago de impuestos reales (AMC, Privilegios Reales, San Esteban de Gormaz, 9 de febrero de 1256). Este mismo año, Alfonso X garantizaba a los vecinos de La Coruña que no se les pedirían préstamos ni donativos forzosos. La noticia acerca de este privilegio nos llega a partir de dos traslados fechados en 1528; uno de ellos de una confirmación de los Reyes Católicos del año 1487 (AMC, La Coruña 22 de junio de 1528 y La Coruña, 23 de julio de 1528).

Como ya señalábamos anteriormente, el crecimiento del arrabal o *Pescadería,* que se extendió paralelo a la línea de la costa, habría derivado de las necesidades socioeconómicas de la propia villa. En este sentido, resulta evidente que si durante los siglos XIII y XIV la ciudad vieja actuó al mismo tiempo como centro administrativo, comercial y financiero, desde principios del siglo XV, ante el evidente crecimiento demográfico que había experimentado la ciudad y la reactivación del comercio marítimo, la ciudad vieja, encorsetada en el primitivo recinto amurallado, se mostraba ya incapaz de albergar ciertas actividades, especialmente aquellas que tenían que ver con la actividad pesquera, el comercio marítimo y la compraventa de mercancías que, procedentes del extranjero, llegaban al mes a cada local.

Así, frente al centro político y administrativo situado en la ciudad alta, desde finales del siglo XIV y principios del XV, la *Pescadería* se habría convertido progresivamente en el centro mercantil, comercial y de negocios de la ciudad, donde habitaban los pescadores, mercaderes y algunos comerciantes a pequeña escala, y donde se encontraban ubicados los distintos servicios dedicados al abastecimiento de las necesidades generadas por el puerto[12].

El desarrollo del arrabal o *Pescadería* y del barrio de Santo Tomás en la zona norte de la ciudad se intensificó en la segunda mitad del siglo XIV, coincidiendo con una tendencia general de crecimiento y expansión que experimentan también otros núcleos urbanos de la costa gallega[13]. El crecimiento de población en la ciudad y la instalación de buena parte de ella en el arrabal, debía ser ya significativo a fines del siglo XIV, teniendo en cuenta las continuas menciones en la documentación al topónimo *Pescadería*, así como a la existencia de una nueva parroquia dentro de la misma, la de San Jorge, y a los nombres de algunas calles, situadas en el arrabal y en el barrio de Santo Tomás[14]. No obstante, y a pesar del crecimiento que experimentó la *Pescadería* en el siglo XIV, todo parece indicar que el momento decisivo en su consolidación habría tenido lugar en el siglo XV, y habría venido determinado por el incremento

12. Barral Rivadulla, D. *La Coruña en los siglos XIII al XV..., op. cit*.: 101

13. Armas Castro, J. *Pontevedra en los siglos XII al XV.* Fundación Barrié de la *Maza,* A Coruña, 1992, citado por Barral Rivadulla, D. *La Coruña en los siglos XIII al XV..., op. cit*.: 101.

14. Barral Rivadulla, D. *La Coruña en los siglos XIII al XV..., op. cit*.: 101.

de la actividad comercial por vía marítima y ciertas actividades profesionales derivadas de ésta.

Por su parte, la Corona mostró desde el primer momento su oposición al crecimiento y expansión del arrabal, tratando de evitar que una serie de actividades que tradicionalmente se habían desarrollado en la ciudad vieja, pasasen ahora a estar ubicadas en el arrabal. Es posible que el motivo principal de esta oposición por parte de la Corona fuera el control de los impuestos indirectos, alcabalas fundamentalmente, que debían pagar los mercaderes al introducir la mercancía en la ciudad. Por este motivo, los sucesivos monarcas trataron de evitar que se produjese un desplazamiento masivo de población de la ciudad vieja al arrabal, bajo el temor de que aquellas personas que se dedicaban a la actividad comercial pudiesen evadir el pago de alcabalas.

La primera medida en este sentido data de 1397, fecha en la que Enrique III fijaba una multa de seiscientos dineros para aquellos vecinos que introdujesen y vendiesen vinos en la *Pescadería,* señalando la necesidad de evitar que la ciudad vieja se despoblase[15]. Posteriormente, en 1435, mediante una nueva disposición real, se prohibía la venta de vino en la *Pescadería*, estableciendo claramente que el vino debía venderse dentro del recinto amurallado de la ciudad vieja. En ella, el rey Juan II señalaba como entre los privilegios que la ciudad de La Coruña había recibido de los monarcas anteriores se encontraba el que establecía la venta de vino dentro de los muros de la ciudad en contra de los que, contraviniendo las disposiciones reales, pretendían venderlo en el arrabal. Así se establecía:

> *"que vesino alguno de la villa ni otra persona alguna de fuera parte no pongan ni encuben vino alguno para vender en los arrabales y pescadería ni en los otros logares que junto con la dicha villa están, salvo que lo puedan meter y encubar dentro de la cerca de la dicha villa porque mejor se podiese poblar la dicha villa o que en ella y dentro de la cerca*

15. Barral Rivadulla, D. *La Coruña en los siglos XIII al XV...op. cit.*: 101. En 1397, Enrique III ordenaba que no se introdujesen ni vendiesen vinos en la *Pescadería*, sino dentro de la villa, con el fin de que ésta no se despoblase. El documento en AMC, Cartas, nº 24, transcrito por González Garcés**,** M. *Historia de La Coruña. La Edad Media*. La Coruña, 1988, doc. Nº 50.

> *se vendiesen y vendan todas las mercadorías, vinos y otras cualesquier cosas que se ovieren de vender"*[16].

Pero la venta de vino también se ajustaba a una estricta normativa que fijaba determinados plazos con el fin de favorecer la venta del vino de los vecinos de la ciudad. Con esta finalidad en 1476, los Reyes Católicos ordenaban al concejo y justicias de la ciudad que, de acuerdo con las ordenanzas municipales no se permitiese vender vino de fuera salvo en los periodos establecidos:

> *que tenedes por ordenanças que ningunas ni algunas personas desa dicha villa ni de fuera della no puedan vender en ella vinos de fuera parte salvo en cierto tiempo de cada año porque vosotros podades vender vuestros vinos que avedes de vuestras heredades para aprovechar dellos [...]* [17].

Resulta evidente, por tanto, que los primeros interesados en que el vino se vendiese en determinados plazos eran los propios regidores, que elaboraban las ordenanzas en beneficio propio, al poseer ellos mismos buena parte de las explotaciones agracias de la ciudad. Este hecho se documenta en Pontevedra en 1492, en un episodio en el que el alcalde Gómez Cruu confiscaba el vino ullao que ciertos mareantes guardaban en sus casas para consumo propio, señalando que de acuerdo con las ordenanzas de la villa, únicamente se permitía la entrada de vino blanco de Ribadavia en ella. Por su parte, los mareantes alegaban cómo regidores y alcaldes elaboraban injustas ordenanzas sobre la venta de vino en su beneficio y en contra de la gente del común, al ser dueños de buena parte de la producción.[18]

Desde mediados de la centuria y ante el crecimiento demográfico que había experimentado el arrabal o *Pescadería*, el propio concejo coruñés había presentado sus quejas a la Corona, solicitando la expedición de órdenes

16. AMC, Reales Cédulas, Segovia, 30 de agosto de 1435, nº1.

17. La noticia en AGS, RGS, Valladolid, 17 de mayo de 1476, fol. 305 y AMC, Reales Cédulas, Valladolid, 17 de mayo de 1476, n. 13.

18. Armas Castro, J. "Una familia de mercaderes pontevedreses a finales de la Edad Media: los Cruu", *Cuadernos de Estudios Gallegos*, 101, 1986: 131.

que evitasen la despoblación de la ciudad vieja[19]. En respuesta a la solicitud presentada por el concejo, el 9 de febrero de 1457 Enrique IV disponía lo siguiente:

> *"que todos los oficiales e menestrales de qualquier oficio que sea, salvo pescadores e mercadores e carpenteros* e *toneleros e pedreros, que se veniesen a bebir e bebiesen dentro del cuerpo de la cibdat e non fuera, della salvo aquellos que vivan en la pescaria en sus casas proprias, e que nos los tuviesen por aguler e que beviesen en las dichas casas toda su vida"*[20].

Mediante esta disposición, el monarca dejaba claro que en la *Pescadería o arrabal* deberían residir únicamente aquellos vecinos que desempeñasen oficios relacionados con la actividad pesquera o mercantil, o cualquier otra actividad que dependiera directamente de éstas dos. Al mismo tiempo trataba de garantizar que los principales ramos de la actividad económica que tradicionalmente se habían desarrollado en la ciudad vieja, permaneciesen en ella, y de ahí la insistencia en que únicamente viviesen en la *Pescadería* aquellos que poseyesen casas propias, pescadores y mercaderes fundamentalmente, y no de alquiler.

Finalmente, y a pesar de los continuos obstáculos por parte de la Corona y del propio concejo al crecimiento del arrabal, ambas instituciones no lograrían evitar que buena parte de la población se trasladase a vivir a la *Pescadería*, que se mostraba más atractiva y ofrecía mejores condiciones de habitabilidad y amplias posibilidades de negocio. Como consecuencia de ello, la *Pescaderia* crecería de forma exponencial en los últimos años del siglo XV, en detrimento de la ciudad vieja, que iría perdiendo población de manera progresiva.

Ante esta situación, la Corona tomaba medidas una vez más con el firme deseo de evitar la despoblación de la ciudad vieja. En este sentido, en 1501 desde el

19. AMC, Poderes: En 1456 tenemos noticia del poder otorgado por la ciudad a los mercaderes para que pidieran al rey remedio porque los buhoneros de la ciudad se pasaban a vivir a la pescadería y arrabal.

20. AMC, Reales Cédulas, Palencia, 9 de febrero de 1457, nº 317, citado por Barral Rivadulla, D. *La Coruña en los siglos XIII al XV..., op. cit.*: 102.

consejo de Castilla se emitiría una provisión mediante la cual se ordenaba a los vecinos que tuviesen casas dentro de la ciudad, que residiesen en ellas y no en la *Pescadería*.[21] Tres años después, en 1504 se establecía cierta normativa con el fin de evitar que la ciudad vieja se despoblase en favor de la *Pescadería*. Al respecto señalaba lo siguiente:

> *"que escribanos públicos, oficiales de la casa de la moneda de la dicha ciudad vivan dentro de los muros adentro della, e asy mismo que los mercaderes e joyeros e bohoneros tengan sus tiendas dentro de los muros de la dicha çibdad"*[22].

En el caso de los oficiales de la casa de la moneda, tal y como se comprueba en el texto anterior, los monarcas insistieron en su obligación de residir dentro del primitivo recinto amurallado, dónde se encontraba instalada la ceca coruñesa. En este sentido, en noviembre de 1504 se ordenaba al corregidor de La Coruña fijar un año de plazo para que Juan de Baldaio, balanzario de la casa de la moneda y consortes, vecinos de la ciudad, construyesen sus casas y viviesen dentro de los muros de la ciudad[23].

Con todo, y ante la nueva realidad que constituía la *Pescadería*, ya desde fines del siglo XV, los Reyes Católicos ordenaban la construcción de una nueva muralla que rodeara el arrabal, erigiéndose ésta paralela a la costa, hasta la altura de la actual calle Juana de Vega. Así, en enero de 1496 se aprobaba la construcción de la cerca de la *Pescadería* de La Coruña, concediendo la exención de pago a las casas que se construyesen en ella y exigiendo a los clérigos su colaboración en la construcción de ésta segunda muralla[24].

La construcción de la muralla que rodeaba la *Pescadería* era ya un hecho en 1504, tal y como consta en una ejecutoria expedida por los monarcas a favor

21. AMC, Provisiones Reales, Granada, 27 de marzo de 1501, nº 8, citado por Barral Rivadulla, D. *La Coruña en los siglos XIII al XV... op. cit.*: 102.

22. AGS, RGS, Medina del Campo, 13 de junio de 1504, fol. 430, citado por Barral Rivadulla, D. *La Coruña en los siglos XIII al XV..., op. cit.*: 102.

23. AGS, RGS, Medina del Campo, 20 de noviembre de 1504, fol. 128.

24. AMC, Reales Cédulas, Tortosa, 22 de enero de 1496 y Tortosa, 11 de febrero de 1496.

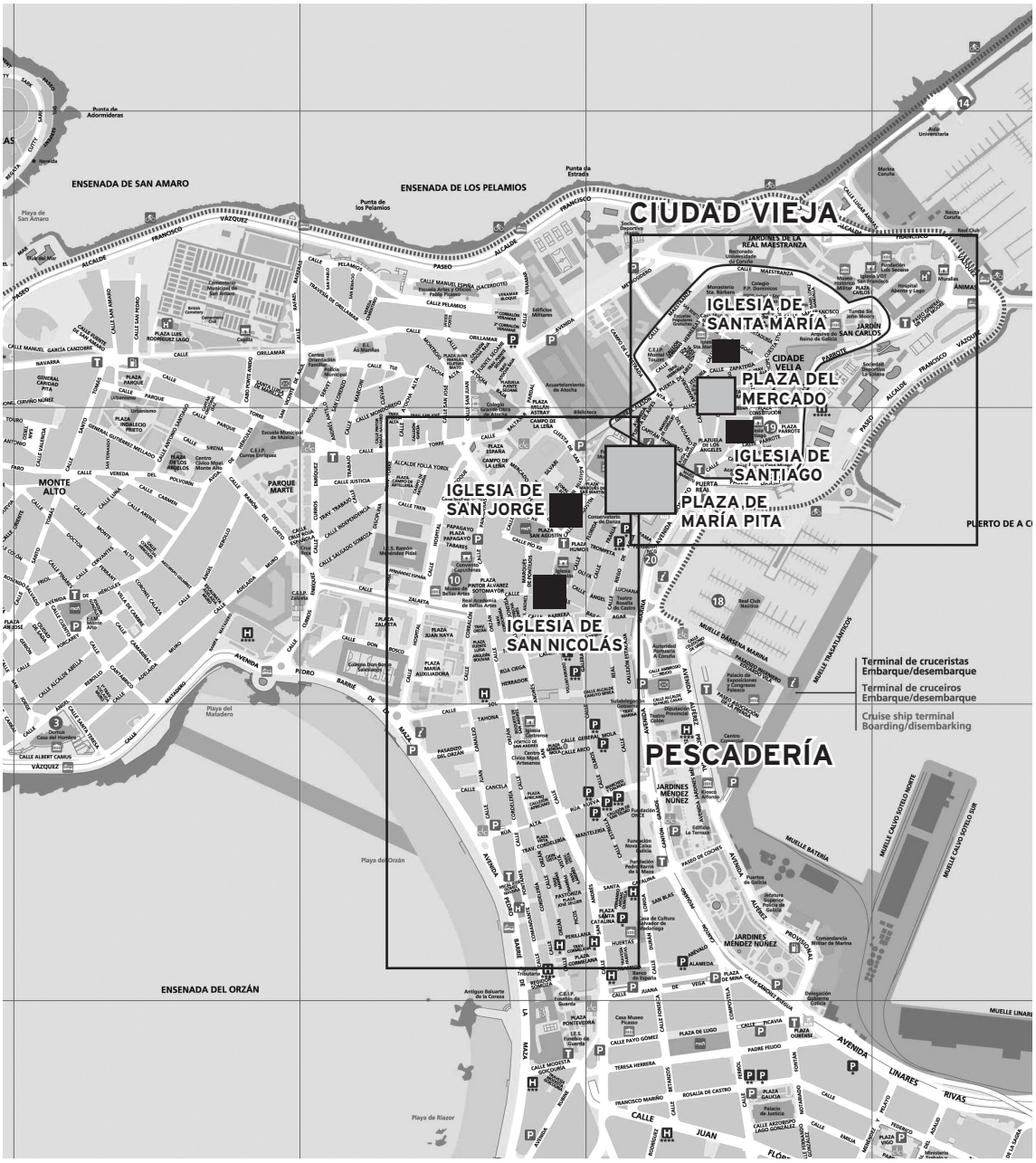


Imagen 2. Situación de la ciudad vieja y del arrabal o Pescadería sobre plano actual

de los crofrades de San Andrés, en la que se señalaba *"que la Pescadería de La Coruña era cerrada con sus puertas de muros"*, destacando, al mismo tiempo, la importancia que había adquirido el arrabal, del que se decía que poseía mejores casas y más nobles que las de la ciudad vieja, que contaba con unos novecientos vecinos y tres iglesias parroquiales, más otra media parroquia en la ciudad vieja, lo que sin duda hacía referencia a la parroquia de Santiago, cuya población desde los mediados de los años noventa se había proyectado hacia la *Pescadería*[25].

Por otra parte, en los últimos años del siglo XV, tenemos noticia de las continuas órdenes por parte de la Corona autorizando al concejo a recaudar determinados impuestos para la construcción de la nueva muralla que rodeaba la *Pescadería*. Así, en febrero de 1494 los Reyes Católicos autorizaban a la ciudad a echar sisa por valor de 200.000 mrs. para construir los muros de la ciudad. Poco después, se permitía al concejo aplicar y recaudar las penas de las bodas para la fortificación de los muros de la ciudad. Y de nuevo en 1497 los monarcas autorizaban a la ciudad a cobrar las penas de cámara, con la condición de que el montante recaudado se dedicara a reparar los muros de la ciudad[26].

4. EL DESARROLLO DE LA ACTIVIDAD ECONÓMICA EN LA CIUDAD. LA CONSOLIDACIÓN DEL ARRABAL COMO NÚCLEO MERCANTIL Y FINANCIERO

Durante el periodo bajomedieval, la ciudad de La Coruña experimenta un notable crecimiento económico, derivado fundamentalmente de la actividad comercial que tenía lugar a través del puerto. Este crecimiento vendría determinado en cierto modo por los numerosos privilegios y exenciones fiscales que la ciudad había recibido de la Corona. Uno de ellos, quizá el más importante, era el de poseer alfolí propio en contra de su vecina Betanzos, a la que los monarcas habían prohibido la descarga de sal en el puerto. El privilegio de poseer alfolí propio había sido concedido a la ciudad de La Coruña en 1255, y permitía la descarga de sal en el puerto y su venta en los almacenes o alfolíes autorizados

25. Barral Rivadulla, D. *La Coruña en los siglos XIII al XV..., op. cit.*: 103.

26. AMC, Reales Cédulas, Valladolid, Febrero 1494, nº 8, 1495, nº10 y Valladolid, 3 de junio de 1497, nº 11.

al efecto, al tratarse de un monopolio regio[27]. Además de éste, la ciudad había recibido otros privilegios de la Corona que indudablemente favorecerían la actividad comercial. Así por ejemplo, en 1466 Enrique IV había autorizado a la ciudad a comerciar con Inglaterra durante cincuenta meses[28]. Los Reyes Católicos no harían sino incrementar estos privilegios y ventajas fiscales con una clara intención de favorecer la actividad comercial y con ello las rentas reales en una ciudad de realengo en la que la Corona percibía la práctica totalidad de las alcabalas de los distintos ramos de la actividad económica, los llamados "diezmos de la mar" que gravaban con el 10% todas las mercancías que se descargaban en el puerto y los denominados "derechos de alfolíes" por el monopolio de la venta de sal en los almacenes autorizados.

En 1476, los Reyes Católicos confirmaban los privilegios a la ciudad de La Coruña, y este mismo año la autorizaban a importar cuatro navíos cargados de trigo de Andalucía[29]. Un año después, en agosto de 1477, el rey Fernando concedía feria franca a la ciudad y este mismo año, los Reyes Católicos autorizaban a los mercaderes coruñeses a vender sus mercancías al por mayor en otros lugares del reino.[30]

La concesión de estos privilegios pone de manifiesto que las actividades que procuraban mayores volúmenes de ingresos en la ciudad eran las que tenían que ver directamente con la actividad comercial, especialmente la que tenía lugar a través del puerto. Si tomamos como referencia los ingresos que generaban las rentas reales en la ciudad, podemos afirmar que en 1498 la Hacienda Regia percibía algo más del 25 % del total fiscal por la recaudación de los diezmos de la mar y alcabalas de los paños, peso y heredades de los forasteros, un porcentaje por debajo de la cual se situaban los ingresos derivados de la venta

27. La noticia acerca de la concesión de alfolí a la ciudad de La Coruña la conocemos a partir de dos traslados de privilegios conservados en el Archivo Municipal de La Coruña (AMC, Vitoria, 2 de julio de 1255 y Vitoria, 2 de diciembre de 1256). La mención a la concesión de alfolí a la ciudad de La Coruña en contra de su vecina Betanzos en Vedia y Goosens, E. *Historia y descripción de la ciudad de La Coruña,* A Coruña, 1845*:* 13 y García Oro, J. *Galicia en los siglos XIV y XV. I Galicia señorial. II. Galicia urbana*. 2 vol, Pontevedra, 1987: 206.

28. AMC, Traslado de Real Cédula, octubre, 1466.

29. AMC, Reales Cédulas, Valladolid, 17 de mayo de 1476, nº 14.

30. AMC, Traslado de Cédula Real, 21 de enero de 1500, fol. 12, AMC, Traslado de Real Cédula, Santiago, 9 de noviembre de 1500, nº 13.

de sal (16%), pescado (16,63%), vino (10,60%), peso y heredades de los vecinos de la ciudad (9,72%), carne (4,83%), paños (4,34%), cueros y zapatería (2,87%), cáñamo (2,47%), y pan (0,66%), a las que se añadían las alcabalas de los cotos de la ciudad, que representaban el 7,56% y las del pescado fresco que se vendía en la puerta de la Torre (1,50%)[31].

Cada uno de estos ramos de la actividad económica y asimismo, cada una de las profesiones u oficios que se registran en el padrón de 1496, tenían una ubicación concreta en la ciudad, de modo que a fines del siglo XV, algunas actividades continuaron desarrollándose en el primitivo nucleo amurallado, mientras que otras habrían pasado a desarrollarse en la *Pescadería* o arrabal. Así entre los oficios mejor representados en la ciudad vieja, concretamente en las feligresías de Santiago y Santa María, se encontraban sobre todo los que tenían que ver con la realización de productos artesanales, trabajo relacionado con el calzado, cuero y textil fundamentalmente. Del total de menciones al oficio de *zapatero* en el padrón, 24 se localizan en la parroquia de Santiago, lo que nos indica el peso que tenía el gremio de zapateros en la ciudad vieja. Los trabajadores del cuero y de los zapatos tenían su representación en la cofradía de Santa María de los Zapateros, y se encargaban exclusivamente la fabricación de "*zapatos et botas et outros calsares de coiro*"[32]. Dentro del primitivo recinto amurallado también desarrollaban su oficio la mayor parte de los *sastres o alfayates* de la ciudad. En este caso, según los datos que proporciona el padrón de 1496, de un total de veinticuatro menciones, al menos dieciséis se localizan en la collación de Santiago, otras dos en la primitiva *Pescadería* –prolongación de la collación de Santiago- tres en San Jorge, dos en San Nicolás y una en Santo Tomás.

Por supuesto, dentro del primitivo recinto amurallado continuarían ejerciendo su actividad los oficiales de la casa de la moneda, tal y como se deduce de varias órdenes reales que obligaban a los monederos coruñeses a ejercer su oficio dentro de los muros de la ciudad[33]. Por otra parte, la ciudad vieja

31. AGS, Exp de Hac, leg 11, sin foliar.

32. García Oro, J. *Galicia en los siglos XIV y XV..., op. cit.:* 217.

33. AGS, RGS, Medina del Campo, 13 de junio de 1504, fol. 430 y Medina del Campo, 20 de noviembre de 1504, fol. 128.

concentraba la mayor parte de los oficios artísticos: azabacheros, pintores, plateros y concheiros, buena parte de los cuales se localizan adscritos a las feligresías de Santiago y Santa María, si bien es cierto que aparecen también algunas menciones a *concheiros* y *azabacheiros* en el arrabal, concretamente en la feligresía de San Jorge.

A diferencia de la ciudad vieja, la *Pescadería* o arrabal va a constituirse en los últimos años de la centuria en el principal centro comercial y de negocios de la ciudad, albergando a un sinfín de actividades generadas por el puerto. Es indudable que dentro del arrabal o *Pescadería*, uno de los colectivos de población más importantes era el de mercaderes y marineros instalados en la ciudad. Este grupo que aparece escasamente representado en el padrón de 1496, (9 marineros, 5 en la collación de Santiago y 4 en la primitiva Pescadería, y 7 mercaderes, 6 en la collación de Santiago y sólo uno en la Pescadería), debió ser mucho más importante en términos cuantitativos, aunque cualitativamente no fuese muy importante. Tal y como señala E. Ferreira, el elemento que daba volumen a este colectivo eran los pequeños mercaderes y tratantes, que por lo general alternaban esta actividad con otras muchas, entre las que destacaba fundamentalmente el arrendamiento y recaudación de las rentas reales, lo que les situaba en una posición ventajosa, al tener la oportunidad de conseguir un trato preferente de los mercaderes contribuyentes[34].

En muchos casos, estos mercaderes comerciaban sólo con carácter ocasional, un comportamiento que caracteriza de manera especial a los mercaderes gallegos, que participaban de varios negocios al mismo tiempo y que en ocasiones alternaban con el desempeño permanente de otros oficios como el de notario o escribano. El caso más significativo de un notario dedicado a la actividad comercial en Galicia es el del santiagués Lope Gómez de Marzoa, que a lo largo de su vida alternó el oficio de notario con el armamento naval y el arrendamiento de rentas reales[35].

---

34. Ferreira Priegue, E. *Galicia en el comercio marítimo medieval*. Fundación Barrie de la Maza, La Coruña, 1988: 326.

35. Sobre la figura de Lope Gómez de Marzoa véase: García Oro, J. *Diego de Muros III y la cultura gallega del siglo XV*. Galaxia, Vigo, 1976: 83-90; Barreiro, X.R. (Coord.) *Historia da Universidade de Santiago de Compostela. Volumen I. Das orixes ó século XIX*. Santiago de Compostela, Universidade de Santiago de Compostela, 1998: 31-32. López Alsina, F. "Marzoa, Melgar, Muros, Fonseca: de la escuela medieval al estudio universitario en Galicia",

Además de mercaderes y marineros, en el arrabal o *Pescadería* habitaban los pescadores y mareantes quienes, asociados en la cofradía de San Andrés, en los primeros años del siglo XVI defenderían sus intereses ante el continuo acoso que padecían de parte de las autoridades concejiles. En los meses de agosto y septiembre de 1504, se ordenaba a las justicias del reino de Galicia proveer en la queja presentada por los mareantes y pescadores de la ciudad, que señalaban que las ordenanzas sobre las tasas en los mantenimientos y en los oficios sólo se cumplían en lo tocante a su oficio y no al resto[36]. No obstante, aunque la Corona atendió las quejas presentadas por pescadores y mareantes, no dejó de insistir en que los vendedores de pescado y de otras mercancías debían tener sus tiendas dentro del recinto amurallado. En este sentido, el 14 de septiembre de 1504 se ordenaba a las justicias de la ciudad, cumplir la orden anteriormente dada que obligaba a los oficiales de la casa de la moneda y vendedores de pescado y otros productos a vender sus mercancías dentro del primitivo recinto amurallado[37].

Sin embargo y a pesar de la continua insistencia por parte de la Corona de limitar el arrabal únicamente a oficiales y menestrales de rango inferior, es decir, *pescadores e mercaderes e carpinteros e toneleros*, y de las numerosas extorsiones que las autoridades concejiles causaban a los pobladores del arrabal, fundamentalmente en materia impositiva, los hombres del arrabal lograron que finalmente la Corona diese luz verde a la consolidación de la *Pescaderia*, y a la instalación en ella de un parte importante de la población coruñesa. Para ganar esta batalla, alegaron que la *Pescadería* estaba mejor delimitada y urbanizada que el recinto urbano, que tenía novecientos vecinos y tres iglesias, frente a los doscientos vecinos y dos parroquias que ocupaban la ciudad vieja, que de ser obligados a residir en la ciudad vieja no tendrian espacio físico y por consiguiente no podrían preparar el pescado para su venta, sobre todo las sardinas y el congrio. Exponían también que de obligarles a residir en la

Compostelanum, 43, 1998: 799-806, y Rubio Martínez, A. "Un hombre de negocios a fines del siglo XV: el notario santiagués Lope Gómez de Marzoa", Carvajal de la Vega, D. *et alii* (Eds.) *Poder, fisco y mercado: la ciudad y sus redes en la Baja Edad Media*. Ediciones Castilla, Vitoria, 2016: 127-142.

36. AGS, RGS, Medina del Campo, 27 de agosto de 1504, fol. 356 y Medina del Campo, 23 de septiembre de 1504, fol. 687.

37. AGS, RGS, Medina del Campo, 14 de septiembre de 1504, fol 688.

ciudad vieja, ello conllevaría una clara reducción de la actividad comercial en consecuencia de las rentas reales. Finalmente, hacían valer sus argumentos en defensa del arrabal señalando como en tiempos de guerra había servido de defensa a la ciudad, al contar con unas cuarenta naos y varios navíos que se podían movilizar con muchos cientos de hombres como o habían demostrado en las constantes guerras con Francia[38].

Resulta evidente, por otra parte, que la insistencia por parte de la Corona en que los principales oficios se concentrasen dentro del primitivo recinto amurallado, se debía sobre todo a la necesidad de controlar las rentas reales –alcabalas- fundamentalmente, lo cual resultaba más fácil en un espacio limitado, en el que la venta de determinados productos se encontrara perfectamente localizada. Con esta intención, la Corona no cesó en su empeño y el 6 de diciembre de 1504 ordenaba al concejo coruñés que guardase la provisión sobre la venta de las mercancías de los pescadores, mareantes y vecinos de la población nueva de la ciudad en la ciudad vieja[39]. Este mismo día, se ordenaba al gobernador del reino de Galicia, Fernando de Vega, que se reconstruyesen las casas derruidas de la población vieja de la ciudad, a fin de poder albergar a los vecinos de la población nueva que quisieran establecerse allí[40].

El *pescado* era el producto más demandado en la ciudad, constituyendo una de las principales fuentes de riqueza. Como es evidente, no sólo resultaba fundamental para el abastecimiento de la ciudad, sino que, desde el puerto de La Coruña, se exportaba a las poblaciones más próximas. La venta del pescado en la ciudad procuraba buenos niveles de ingresos para la Hacienda Regia y de ahí que desde muy pronto se ajustara a una estricta normativa que tratara de evitar cualquier intento de fraude en la venta del producto. Por este motivo, en agosto de 1485, los Reyes Católicos ordenaban a los contadores mayores de la ciudad que todo el pescado fresco se vendiese en la *Puerta de la Torre*, en el lugar que los regidores de la ciudad determinasen al efecto[41]. Desconocemos el

38. García Oro, J. *Galicia en los S. XIV y XV..., op. cit.*: 225.

39. AGS, RGS, Medina del Campo, 6 de diciembre de 1504, fol. 101.

40. AGS, RGS, Medina del Campo, 6 de diciembre de 1504, fol. 102.

41. AMC, Reales Cédulas, Sevilla, 18 de agosto de 1485, nº 3.

lugar exacto en el que se ubicaba la Puerta de la Torre, aunque todo apunta a que estuviese situada en algún punto de acceso a la *Pescadería,* en la segunda muralla construida entre los años 1496 y 1504. Finalmente, y a pesar de todos los esfuerzos por parte de la Corona por concentrar la venta del pescado fresco en este lugar, todo parece indicar que el pescado fresco también se vendió en otros lugares de la ciudad, seguramente evadiendo el pago de alcabalas. Buena prueba de ello son los porcentajes de ingresos que representaban las alcabalas de la venta del pescado en la ciudad en 1498, que suponían el 17,55% del total fiscal, mientras que la venta del pescado fresco en la Puerta de la Torre no representaba más allá del 1,68% del volumen global de alcabalas[42].

Para la preparación del pescado y su posterior venta, el concejo coruñés gestionó desde 1510 en adelante la renta de *la banestería o de los cestos*, como parte de sus propios, impuesto indirecto que gravaba la venta de cestos en los que los mercaderes debían llevar el pescado. La aparición de este impuesto se documenta en La Coruña por primera vez el 5 de enero de 1510, fecha en que la reina Juana lo concedía a la ciudad, aunque sin duda su creación debió ser anterior, posiblemente durante el último decenio del siglo XV[43]. Por lo general, esta renta se arrendaba por periodos cuatrienales, siendo el mayordomo el encargado de su recaudación, la cual posiblemente se llevaría a cabo dentro de la *Pescadería* o arrabal, aunque no tenemos constancia documental de ello. La venta de cestos en la ciudad resultaba especialmente últil para recueros y mercaderes y para aquellos que venían de fuera para comprar pescado y sardinas, ya que con anterioridad a la imposición de la tasa por parte del concejo, los mercaderes acudían a comprarlos a los lugares más próximos como Betanzos o Padrón, donde los adquirían a precios más elevados Un interrogatorio llevado a cabo a ciertos testigos de la ciudad en 1508 permite conocer el volumen de ingresos que generaba la renta de los cestos, que oscilaban entre los 6.000 y 10.000 mrs. anuales, unos 60.000 mrs. por cuatrienio aproximadamente. Durante los años finales del siglo XV y los primeros del XVI, esta renta formó parte de los propios del concejo, junto a otras como las derivadas de la entrada de vino, "peso", "castellaje" y algunos fueros de casas,

42. AGS, Exp de Hac, leg 11, sin foliar.

43. AMC, Reales Cedulas, Nº 57.

huertas y plazas, cuyos ingresos no superaban en total los 40.000 mrs. anuales. En enero de 1510 la reina Juana concedía la renta de los cestos a la ciudad de La Coruña, y sólo dos años después, en 1512 el corregidor de la ciudad ordenaba su suspensión, provocando las quejas de muchos de los vecinos, especialmente mercaderes, pescadores y gente que vivía de la compraventa de mercancías en el puerto[44].

5. VOLUMEN DE POBLACIÓN Y SECTORES PRODUCTIVOS. EL PADRÓN DE 1496

Para estudiar el volumen de población de La Coruña a fines del siglo XV y los distintos grupos socieconómicos que habitaban en la ciudad, debemos remontarnos al documento fundacional de La Coruña, otorgado en junio de 1208, según el cual todos aquellos que lo deseasen podían conseguir la vecindad en la villa, siempre y cuando no fuesen caballeros ni monjes, excepto los de Sobrado. Tras el establecimiento de la población inicial, la ciudad experimentó un notable crecimiento demográfico que se vió favorecido por las diferentes concesiones y privilegios reales que los distintos monarcas otorgaron a la ciudad. Tal y como señalábamos anteriormente, desde finales del siglo XIII, junto al desarrollo de la ciudad vieja, habría comenzado a formarse el arrabal o *Pescadería* y el barrio exterior de Santo Tomás en la parte norte de la ciudad, cuyas primeras menciones se localizan ya en estos años. También durante este periodo se establecen en La Coruña los frailes mendicantes, franciscanos y dominicos, que construyeron sus monasterios extramuros de la ciudad, y desde principios del siglo XIV se asentarían en ella buena parte de las familias nobles que posteriormente ocuparan puestos de primera línea en el gobierno de la ciudad: Andeiro, Mariñas o Andrade , son algunos de ellos[45].

¿Pero cómo podríamos caracterizar a la sociedad coruñesa del siglo XV? Tal y como ha señalado D. Barral, se trataría de una sociedad heterogénea, en la que convivían clérigos, artesanos, mercaderes, armadores, pescadores, agricultores, burgueses y caballeros. Sin embargo, a pesar de esta aparente variedad, si

44. AGS, Cámara de Castilla-Pueblos, La Coruña, fol. 341.

45. Barral Rivadulla, D. *La Coruña en los siglos XIII al XV...op. cit.*: 60.

resulta posible establecer una serie de grupos más o menos homogéneos, en función de su nivel económico y de las profesiones u oficios desempeñadas por sus habitantes, factores determinantes a la hora de fijar una estratificación social.

Por consiguiente, siguiendo la clasificación que hace esta autora, situaríamos en un primer nivel a la oligarquía municipal coruñesa, que junto a la nobleza titulada y el clero, formarían el estamento privilegiado de la ciudad. Dentro de la oligarquía municipal, ocupan un lugar destacado los cargos públicos, regidores fundamentalmente, un oficio en el que se sucederían una serie de familias desde mediados del siglo XIV coincidiendo con el proceso general de oligarquización del poder político local que tuvo lugar desde 1345 en adelante en el conjunto de la Corona de Castilla. La ciudad de La Coruña no constituye una excepción en este sentido, y al examinar la documentación se comprueba como, al menos durante el siglo XV, se perpetúan en los cargos de regidor miembros de las familias -Freixomil, Montouto, Mourelos, Da Ponte etc..-. El ejemplo más significativo es el de la familia Da Ponte, cuyos miembros aparecen ocupando el oficio de regidor de manera sistemática durante los siglos XV y XVI[46].

Dentro de esta oligarquía, se encuentran también los *mercaderes*, que si bien aparecen escasamente representados en el padrón de 1496, no cabe duda de que este colectivo llegó a ser mucho más numeroso en la ciudad. Bajo el común calificativo de "mercaderes" se incluían también armadores y patrones de buques, los cuales estaban asociados en la cofradía de Santiago, cuya sede se encontraba situada en la parroquia del mismo nombre. En ocasiones, el poder económico derivado de la actividad comercial habría permitido a algunos de ellos alcanzar la condición de hidalgos, quedando así exentos del pago servicios extraordinarios a la Hacienda Regia. Esta situación tenía lugar en La Coruña en los años 1496 y 1497, cuando determinados mercaderes alegaban su condición de hidalgos señalando que eran caballeros a fuero de León por tener armas y caballos, y recurrían a la Chancillería de Valladolid para que le fuera aprobada tal condición y de este modo quedar exentos del pago de

46. *Ibíd.*: 62.

impuestos[47]. Entre ellos se encontraba un afamado mercader coruñes, Juan de la Trinidad, que aprovechando sus amistades con el regidor Juan de Mourelos y las relaciones que este último mantenía con el concejo pretendía le fuera reconocida su condición de hidalgo[48].

Un segundo grupo de vecinos se caracterizaba por la diversidad de sus ocupaciones, y tendría como común denominador el hecho de que sus ingresos derivaran directamente de su actividad laboral. En él podríamos incluir a casi todos los profesionales registrados en el padrón, artesanos trabajadores del textil y del cuero –zapateros, sastres, técelans, tundidores, etc.- pero también a algunos mercaderes de segunda fila, especialmente a aquellos que desarrollaban su actividad alrededor del puerto. Todos ellos generaban riqueza y dinamizaban la vida de la ciudad, constituyendo el verdadero motor de la vida urbana. Paralelamente, la Corona trató de favorecer la actividad de estos profesionales. Concretamente, la actividad pesquera va a ser avalada mediante la concesión de algunos privilegios, como el que otorgaban los Reyes Católicos en 1490 a los marineros y mareantes coruñeses, eximiéndoles del pago de ciertos impuestos por las mercancías de su propiedad que trajesen al puerto[49].

Finalmente, un tercer sector de población estaría formado por aquellos que por su condición física, económica, moral o religiosa no eran reconocidos como miembros de derecho de la sociedad medieval. Muchos de ellos no aparecen ni siquiera registrados en el padrón, y cuando se registran, se especifica su condición de "pobre", que les exime del pago de impuestos[50].

Si nos centramos más específicamente en la información que proporciona el padrón, debemos señalar en primer lugar la dificultad con la que contamos para estimar el volumen global de población que podría tener la ciudad de La

47. AMC, Cédulas reales 1/33, citado por Ferreira Priegue, E. *Galicia en el comercio marítimo...op cit:* 309.

48. AGS, RGS, Sevilla, 21 de marzo de 1491, fol. 172. En el caso de este mercader tenemos constancia de como en 1491, los Reyes Católicos habían ordenado a las justicias de La Coruña averiguar si poseía la condición de hidalgo heredada de su padre y abuelo, ya que de ser así, le debían ser guardadas las exenciones, franquezas e inmunidades de las que habían gozado sus antepasados.

49. Barral Rivadulla, D. *La Coruña en los siglos XIII al XV..., op. cit.*: 67.

50. *Ibid.:* 67.

Coruña a fines del siglo XV. El primer factor a considerar es que determinados grupos de población están exentos del pago de impuestos y por consiguiente, no aparecen registrados. En este grupo de población excluída del pago de impuestos extraordinarios se incluyen los grupos privilegiados –clérigos, hidalgos y miembros de la nobleza titulada– fundamentalmente, aunque en algunos padrones –no en el de La Coruña–, se registre la identidad de algunos de estos "*fijosdalgos*" notorios excluidos del pago. Los solteros también estaban exentos del pago, al menos en el caso del padrón coruñés de 1496, aunque una vez que contraían matrimonio se les incorporaba asignándoles la correspondiente cáñama o cantidad con la que debían contribuir.

Las viudas también se hallaban exentas del pago de la contribución de la Hermandad, en virtud de la decisión tomada en la junta de la Hermandad del reino de Galicia de 1485[51].

Por todo ello, consideramos muy arriesgado tratar de dar una cifra global de población, por cuanto resulta evidente que el número de personas que no aparece registrado en él es muy voluminoso. En consecuencia, ciñéndonos estrictamente a los datos que proporciona el padrón coruñés de 1496, podemos afirmar que la ciudad contaba en estas fechas con un total de 879 vecinos pecheros distribuídos en cinco collaciones o parroquias: la de Santiago con 148 vecinos, el barrio de la *Pescadería* con 33, la collación de Santa María del Campo con 75, la de Santo Tomé con 125, la de San Nicolás con 229 y finalmente la de San Jorge con 277 vecinos.

De los vecinos registrados en el padrón, sólo de algunos se consigna su profesión u oficio, de manera que en algunas parroquias o collaciones hay una mayoría de vecinos con profesión declarada, mientras que en otras se observa claramente una mayoría sin profesión definida. A modo de ejemplo, en la collación de Santiago, de un total de 148 vecinos, sólo consta la profesión de 96, y lo mismo sucede en el barrio de la *Pescadería*, en el que de un total de 33 vecinos, se registra la profesión de 21. En el resto de collaciones son muy

51. Sanchez Chouza, J.M. *A Coruña en la Baja Edad Media*..., op cit: 32, Ladero Quesada, M.Á. "La Hermandad en Galicia. 1490-98", *Cuadernos de Estudios Gallegos*, 118, 2005: 239-287 y Rubio Martínez, A. "Los ingresos extraordinarios en el reino de Galicia en el siglo XV", *Cuadernos de Estudios Gallegos*, 123, 2010: 247-261.

pocos los vecinos cuya profesión u oficio aparece mencionada en el padrón; en la collación de Santa María del Campo sólo aparecen 15 menciones a los oficios que desempeñaban sus habitantes, y sólo 10 para la collación de Santo tomás, 16 para la de San Nicolás y 23 en la de San Jorge.

	Ciudad Vieja		Pescadería o arrabal				
Collación	Sta. Maria del Campo	Santiago	Pescadería	S. Nicolás	S. Jorge	Sto. Tomás	Total
Vecinos con oficio	15	96	21	16	23	130	181
Vecinos sin oficio	60	52	12	213	254	115	706
Total	75	148	33	229	277	125	887

Tabla 1. *Vecinos registrados en el Padrón de La Coruña en 1496.*

5.1. ACTIVIDADES Y OFICIOS DESARROLLADOS EN LA CIUDAD

La primera impresión al examinar los datos que ofrece el padrón de 1496, es el marcado predominio de los oficios artesanales en la ciudad, frente a cualquier otro tipo de actividad que podríamos considerar dentro del sector primario, relacionadas con la explotación directa de la tierra y la ganadería, o las que entrarían dentro del sector terciario, que sin duda debieron ser muy numerosas en la ciudad, aunque el padrón no las registre.

Dentro de este sector secundario que agrupa fundamentalmente a personas que desempeñan oficios artesanales o artísticos, encontramos en primer lugar las actividades relacionadas con el calzado y el cuero. Así, entre los oficios más representados en la collación de Santiago se encuentra el de los *zapateros,* con un total de 29 menciones: 24 en la collación de Santiago, 4 en Santa María y 1 en San Nicolás, aunque también se encuentran otros como los *aguilleteros*, artesanos dedicados a la fabricación de "agujetas", tiras de piel curtida y adobada usadas para atar calzones, jubones y calzado. Se menciona también el oficio de *seleyro*, es decir el dedicado a la fabricación de sillas de montar (selas).

Las menciones a actividades relacionadas con el sector textil también son muy numerosas. Los llamados *sastres o alfayates* se encuentran altamente representados con un total de 24 menciones: 16 en la collación de Santiago, 2 en la pescadería, 3 en San Jorge, 2 en San Nicolás, y 1 en Santo Tomás.

Además de los oficios de sastre o alfayate, debemos tener en cuenta la importancia de otros como los *teçeláns,* que se dedicaban a tejer paños fundamentalmente con lino y lana. Estos aparecen fundamentalmente en las collaciones de San Jorge y San Nicolás, las mismas en las que se localizan los *tundidores*, dedicados a tundir o igualar el pelo de los paños y dejarlos lisos. Figuran también entre los profesionales del textil los *cordoeiros* en las collaciones de San Jorge y San Nicolás. Es posible, tal y como afirma Sánchez Chouza, que las escasas menciones a este oficio –sólo dos–, no respondan a la realidad, ya que nos encontramos en una ciudad costera, donde el producto de estos artesanos era muy necesario para el avituallamiento de los navíos y para la confección de las redes de pesca[52].

Los datos que proporciona el padrón de 1496 aluden también a actividades relacionadas con la construcción y la madera. Destacan en primer lugar los *calafates*, dedicados a sellar las juntas de las embarcaciones con brea para evitar que penetrase el agua.Con este oficio encontramos un total de 10 personas, 7 en la collación de Santo Tomás, 1 en Santa María, 1 en San Jorge y 1 en San Nicolás. La mayor presencia en la collación de Santo Tomás parece indicar que en ella se ubicaban actividades relacionadas con la pesca, lo que corrobora la existencia en ella de una plaza donde se vendía el pescado[53].

En la collación de Santo Tomás aparece también mencionado un *pedreiro*, cuya actividad sea posiblemente la misma que la del cantero-albañil. El número de *carpinteros* que menciona el padrón también es elevado, once en total, de los cuales seis se sitúan en la collación de Santiago, dos en la *Pescadería*, dos en San Jorge y uno en San Nicolás. En un número significativo aparecen también los *toneleiros,* casi todos ellos concentrados en la *pescadería* (8), uno en San

52. Sánchez Chouza, J.M. *A Coruña en la Baja Edad Media, op. cit.*: 63.

53. *Ibíd.*: 60.

Jorge y otro en San Nicolás, sumando un total de diez *toneleiros* encargados de fabricar toneles para almacenar el vino, uno de los productos más demandados en la ciudad[54].

También cobran especial importancia en la ciudad los oficios artísticos. Así por ejemplo, tenemos menciones a *azabacheros*, –uno en la collación de Santiago y uno en la de San Jorge–, *pintores* –tres en la collación de Santiago–, *plateros* –tres en Santiago, uno en Santa María y uno en San Jorge–, y finalmente, dentro del grupo de actividades artísticas tenemos a los *concheiros* –una mención en San Jorge–, que elaboraban conchas de vieira para su venta a los peregrinos, una actividad que reportaba notables ingresos a la Hacienda Arzobispal Compostelana[55].

El padrón de 1496 también recoge la mención a ciertas actividades relacionadas con el trabajo del metal. Dentro de este grupo localizamos en primer lugar la figura del *armeiro* (dos en la collación de Santiago), dedicados a la fabricación de todo tipo de armas. Directamente relacionado con este oficio, encontramos la figura del *foxero*, dedicada a elaborar hojas de cuchillo y espadas. Con este oficio aparece 1 vecino en la collación de Santiago y uno en Santo Tomás.

Se mencionan también *caldereros* –sólo en una ocasión en la collación de Santa María–, dedicados a la fabricación de calderos y vasos de cobre, algunos de ellos con posibilidad de venta para el avituallamiento de barcos atracados en el puerto.

Finalmente, conviene referirse a algunos otros oficios o actividades que si bien aparecen mencionados en el padrón, no han sido incluidos en los apartados anteriores. Así por ejemplo, tenemos noticia de *bachilleres* (1), *barbeiros* (6), *boticarios* (1), *cirujanos* (2), *físicos* (2), *notarios* (2), *organistas* (1), *pregoneros* (1), *procuradores* (3).

54. *Ibíd.:* 61.

55. Vázquez Bertomeu, M. *La Hacienda Arzobispal Compostelana. Libros de Recaudación (1481-83 y 1486-91)*. CSIC-XUGA, Santiago de Compostela, 2002: 276-277. El tumbo vermello del arzobispo Lope de Mendoza ya se refiere a los ingresos procedentes del gremio de Concheiros, mientras que los libros de recaudación de la hacienda arzobispal compostelana de tiempos del arzobispo Fonseca constatan unos ingresos de 10.000 mrs. por este concepto para el trienio 1487-89.

Como se puede observar en las tablas que figuran a continuación, de las 181 profesiones mencionadas, abundan sobre todo las que tienen que ver con el sector secundario, equivalente a la fase de producción o transformación de la materia prima. De este modo, el sector primario aparece muy escasamente representado –sólo una mención a un *labrador* (1) un *pescador* (1), y dos *cavadores*(2)–, mientras que el sector secundario aparece altamente representado con un número muy elevado de menciones (126), de las cuales, la mayoría corresponde al gremio de los *zapateros* (29), *sastres* (20), *carpinteros* (11), *calafates* (10), *toneleiros* (10), y *oficiales de la casa de la moneda* (9). Resulta evidente por tanto que dentro del sector secundario, además de los oficios de zapatero y sastre, muy presentes en la ciudad, dominaba sobre todo el trabajo de la madera, ya se tratase de la elaboración y reparación de muebles (*carpinteros*), arreglo de madera en los barcos (*calafate*), o elaboración y arreglo de toneles para almacenamiento del vino, siendo éste uno de los productos más demandados en la ciudad. En menor medida se mencionan otras profesiones dentro del sector secundario como las de: *alfayates* (4), *tundidores* (3), *tecélans* (3), *plateros* (5), *azabacheros* (2), *armeros* (2), *cordoeiros* (2), *forneros* (2), *pintores* (3), *picheleros* (2), *concheiros* (1) etc..

El sector terciario aparece escasamente representado, aunque cuando aparece lo hace en número bastante elevado. Así, localizamos 9 *marinos*, 7 *mercaderes* y 2 *pilotos*, personajes, todos ellos vinculados al mar, dando una cifra de 18 vecinos sobre el total de 181, lo que venía a representar el 10,34% de los vecinos con oficio registrados en el padrón.

Finalmente, debemos referirnos a un cuarto grupo, que incluye los profesionales que no tienen cabida en los sectores anteriores. En el encontramos *barberos* (6), *bachilleres* (1), *boticarios* (1), *cirujanos* (2), *criados* (1), *físicos* (2), *maestre* (1), *notarios* (2), *organeros* (1), *pregoneros* (1) y *procuradores* (3). En total 21 vecinos desempeñando estas profesiones de un total de 181 vecinos, lo que representa el 12% del total.

Profesión/oficio	Col. Santiago	Col. Santa María
Aguilleteros	1	----------
Armeiro	2	----------
Azabachero	1	----------
Bachiller	1	----------
Barbeiros	5	----------
Barqueros	----------	1
Bolseiro	2	---------
Boticario	1	----------
Caldereros	----------	1
Calafates	----------	1
Carnicero	----------	1
Carpinteros	6	----------
Cirujanos	2	----------
Ferreiro	----------	1
Físicos	2	----------
Forneiro	1	----------
Foxeiros	1	----------
Marineros	5	----------
Mercaderes	6	----------
Notarios	2	----------
Oficiales de la casa de la Moneda	5	1
Organista	1	----------
Picheleros	1	1
Pilotos	2	----------
Pintores	3	----------
Plateros	3	1
Procuradores	2	----------
Queixeiros	----------	2
Sastres	16	----------
Zapateros	24	4
Zurrador	----------	1
Total:	**96**	**15**

Tabla 2. *Profesiones registradas en la ciudad vieja según el Padrón de 1496.*

	Pescadería o arrabal		
Oficios	**Pescadería**	**Col.San Xurxo**	**Col.San Nicolás**
Alfayates	----------	2	2
Azabacheros	----------	1	----------
Barbeiros	----------	1	----------
Cantareros	----------	2	----------
Calafates	----------	1	1
Carboeiros	----------	2	----------
Carpinteros	2	2	1
Cavadores	----------	----------	1
Cerralleiros	----------	----------	1
Concheiros	----------	1	----------
Cordoeiros	----------	1	1
Criados	----------	1	----------
Forneiros	----------	1	----------
Labradores	----------	1	----------
Maestres	----------	----------	1
Marineros	4	----------	----------
Mercaderes	1	----------	----------
Oficiales de la casa de la Moneda	2	----------	1
Patrones	----------	1	----------
Pescadores	----------	----------	1
Plateros	----------	1	----------
Pregoneros	----------	1	----------
Procuradores	1	----------	----------
Sastres	2	1	----------
Teceláns		1	2
Toneleiros	8	1	1
Tundidores	1	1	1
Zapateros	----------	----------	1
Total:	**21**	**23**	**15**

Tabla 3. *Profesiones registradas en La Pescadería o arrabal de La Coruña según el Padrón de 1496*

Oficio	Col. Santo Tomás
Calafates	7
Carniceiros	1
Caveiros	1
Foxeiros	1
Pedreiros	1
Sastres	1
Total	**12**

Tabla 4.-*Profesiones registradas en la Collación de Santo Tomás de La Coruña según el Padrón de 1496*

5.2. LA POBLACIÓN FORÁNEA

Uno de los aspectos que no podemos olvidar al hablar de la población coruñesa de fines del siglo XV, es el relativo al colectivo de población foránea avecindada en la ciudad, posiblemente como consecuencia de los oficios o actividades que desempeñaban, vinculados muchos de ellas al comercio marítimo. Por lo general se trataba de individuos que procedían de otros lugares de la costa cantábrica, aunque también encontramos personajes procedentes de otros reinos, que acudían a la ciudad para llevar a cabo sus negocios.

A fines del siglo XV, el colectivo de población foránea era bastante numeroso en La Coruña, aunque los porcentajes varían en función de las distintas collaciones o feligresías. Concretamente, en la parroquia de Santa María representaba el 9,33 % del total de vecinos que registra el padrón, mientras que en la collación de Santiago se situaba en el 8,78%. También en la *Pescadería* o arrabal las proporciones de población foránea eran significativas, estimándose en el 9,01% en la de San Nicolás, el 7,2% en la de Santo Tomás y el 6,13% en la de San Jorge.

Si analizamos cual es la procedencia geográfica de este grupo de población foránea, por lo general observamos que la mayor parte procede de poblaciones próximas de la costa cantábrica, casi todos ellos con oficios vinculados, directa o indirectamente, al comercio marítimo. Entre otros, se menciona un Juan de Bermeo, cirujano, Roy Asturán, fillo de Alonso Asturán, Juan de Santander, Diego de Laredo, Alfonso de Ribadesella, Juan de Lequeitio. Finalmente, entre los procedentes de otros reinos, encontramos menciones a Rulán, flamenco,

Juan Yañez, Portugués, Juan de Francia, Pedro Alamán, Juan Francés, Thomas, Olibel, Roy Portugués, Juan Ingres etc.

6. CONCLUSIONES

Un balance global sobre las cuestiones analizadas en las páginas anteriores nos permite hablar en primer lugar de un fuerte crecimiento demográfico en la ciudad de La Coruña en el periodo bajomedieval, que habría tenido como consecuencia inmediata una importante expansión urbanística en la ciudad con el correspondiente desarrollo y consolidación de la *Pescadería* o arrabal.

Por otra parte, a partir de la documentación estudiada podemos concluir que la sociedad coruñesa de fines del siglo XV, era una sociedad marcadamente heterogénea, en la que convivían los grupos privilegiados –nobleza titulada, clero, hidalguía y oligarquías urbanas- con los que vivían del trabajo que realizaban, y aquellos otros que por su condición física, económica o religiosa no eran considerados miembros de pleno derecho en la sociedad medieval. El análisis del padrón fiscal de 1496, pone de manifiesto como en el conjunto de la población pechera se detecta un amplio predominio de las actividades u oficios artesanales, que representan proporciones en torno al 76% del total, frente a los porcentajes prácticamente insignificantes que alcanzan el sector primario (5%), el sector terciario (10%) y otras actividades de diversa índole (9%) que no podríamos clasificar en los grupos anteriores.

Por otra parte, conviene destacar también como cada una de las actividades profesionales tenía una ubicación determinada en la ciudad, quedando los oficios artísticos y los directamente relacionados con la elaboración de productos artesanales dentro del primitivo recinto amurallado, mientras que aquellos otros que tenían que ver con la actividad comercial y los destinados a cubrir las necesidades del puerto quedarían situados extramuros, en el arrabal o *Pescadería*, que durante todo el siglo XV experimentaría un notable crecimiento a pesar de las limitaciones impuestas por los mismos monarcas.

Pero la ciudad de La Coruña era ante todo una ciudad de mercaderes, pescadores, mareantes, de gentes vinculadas al mar, dedicados a la actividad pesquera y al comercio marítimo. El grupo de mercaderes, escasamente representado

en el padrón coruñés de 1496, debió ser sin duda mucho más numeroso, y agruparía a gentes de diversa extracción social - miembros de la nobleza media e hidalguía- la mayor parte de los cuales que todavía a estas alturas mantenían importantes vínculos con la tierra. En muchos casos, los mercaderes coruñeses comerciaban con carácter ocasional y era frecuente también que alternaran esta actividad con los negocios financieros, el acceso a puestos de primera línea en los gobiernos locales, o la explotación de bienes rústicos y urbanos, con el fin de obtener una fuente de ingresos complementaria.

En definitiva, el estudio del padrón de 1496 permite aproximarnos al conocimiento de la sociedad coruñesa de fines del siglo XV, aunque todavía con bastantes limitaciones. No obstante, el cotejo de la información que proporciona esta fuente documental, con la que conserva el Archivo General de Simancas y el Archivo Municipal de La Coruña, nos ha permitido obtener un conocimiento mucho más detallado sobre los cambios que experimentó la ciudad y su población durante este periodo. En este sentido, esperamos que nuestro trabajo haya podido contribuir a precisar mejor algunos aspectos ya conocidos sobre el desarrollo urbanístico y los grupos socioeconómicos que habitaron en la ciudad de La Coruña a fines del siglo XV, con el fin de poder establecer conexiones con la situación que presentan otras villas y ciudades portuarias de la cornisa cantábrica y de la fachada atlántica europea.

Un poder que viene del Mar Océano: Las Cofradías de los Hombres del Mar en el Algarve a fines de la Edad Media

Gonçalo Melo da Silva
IEM, FCSH / Universidade Nova de Lisboa[1]

1. INTRODUCCIÓN[2]

De acuerdo con los trabajos de algunos historiadores, como Beatriz Arízaga Bolumburu, Michel Bochaca, Eduardo Aznar Vallejo o Roberto González Zalacain[3], el concepto de *Gentes del Mar* tiene un sentido amplio; identificando

1. Bolseiro de Doutoramento da FCT

2. Siglas utilizadas en adelante:
ANTT: Arquivo Nacional da Torre do Tombo
ADF: Arquivo Distrital de Faro

3. Arízaga Bolumburu, B. "Gentes de mar en los puertos medievales del Cantábrico", Solórzano Telechea, J. A., Bochaca, M. Aguiar Andrade, A. (Eds.) *Gentes de mar en la ciudad atlántica medieval*. Instituto de Estudios Riojanos, Logroño, 2012: 19-44; Bochaca, M. "Les "gens de mer" dans les villes portuaires de la France atlantique à la fin du Moyen Age: l'exemple de Bayonne, Bordeaux et Libourne", *ibidem*: 45-62; Aznar Vallejo, E. "La regulación de los oficios del mar en Andalucía", *ibidem*: 95-122; González Zalacaín, R. "Apuntes para una ¿prosopografía? de las gentes del mar en Andalucía durante la Baja Edad Media", *ibidem*: 123-146.

a todas las personas que trabajaban diariamente en un barco, dedicándose a la pesca, el transporte, el corso y la piratería o la guerra. Este término también incluye a todos aquellos que estaban en tierra, pero que dependían del mar, como las familias de los tripulantes, los que se dedicaban a la elaboración y venta de pescados o la explotación de sal, los artesanos que participaban en la construcción naval, los oficiales reales, concejiles y señoriales responsables dela administración, recaudación de impuestos, justicia y seguridad de las actividades marítimo-fluviales e incluso, los mercaderes que participaban en el comercio marítimo.

En Portugal, la documentación producida entre los siglos XIII y XVI presenta algunas expresiones que se acercan a este concepto, pero menos amplias como: *homens do mar* (1395, 1420, 1421, 1429, 1479, 1485, 1486)[4] o *mareantes* (1512)[5]. Estos términos se utilizaban normalmente para identificar sólo a los hombres que trabajaban en el mar, como los marineros y pescadores, pero también podrían incluir a sus familias y a los artesanos vinculados a la construcción naval. Aunque un poco tardío, el Regimiento de la procesión del *Corpus Christi* de Tavira de 1512 es un buen ejemplo, ya que el término de "*mareante"* parecía identificar todos los hombres que trabajaban y vivían directamente del mar, como marineros, calafates y pescadores, funcionando en contraposición al término "*lavrador",* que reunía a todos los que trabajan en el campo[6].

Estos grupos sociales vinculados a las actividades marítimo-fluviales, así como otros, fundaron, al menos desde el siglo XIII, instituciones asistenciales, como cofradías o hospitales[7], para desarrollar y garantizar una participación más

4. Marques, J. M. S. (Dir.), *Descobrimentos Portugueses. Documentos para a sua história*. Instituto Nacional de Investigação Científica, Lisboa, vol. 2, tomo II, 1988: 431-432; *Chancelarias portuguesas: D. João I*, edição preparada por Dias, J. J. A. CEH-UNL, Lisboa, vol. 4, tomo 2: *(1393-1433)*, 2006: 180-181; ANTT, *Chancelaria de D. João II*, liv. 8, fl. 163; ADF, *Fundo do compromisso Marítimo de Faro,* liv. 48, fl. 22v-23, 45-46.

5. Vasconcelos, D. A. de B. *Notícias históricas de Tavira 1242-1840*, 3ª edição. Câmara Municipal de Tavira, Tavira, 1999: 233-234.

6. *Ibid.*

7. Beirante, M. Â. *Confrarias medievais portuguesas*. Edição do Autor, Lisboa, 1990: 26-44; Barros, A. *A confraria de S. Pedro de Miragaia do Porto no século XV*. Dissertação de Mestrado em História Medieval. Faculdade de Letras da Universidade do Porto, Porto, vol. 1, 1991: 39-70; Rosa, M. de L. "Dinheiro, poder e caridade: elites urbanas e estabelecimentos de assistência (1274-1345)", Jorge, A. M. e Rodrigues, A. M. (Coords.), *Formação e limites da*

organizada en la vida religiosa, centrada en la caridad, unidad, ayuda mutua y devoción, a lo que se añadiría la protección de sus intereses. Sin embargo, los historiadores portugueses[8] no han mostrado mucho interés por el estudio de las cofradías asociadas a los Hombres del Mar, lo que significa que siguen siendo necesarios estudios sobre las prácticas y formas de organización de estos grupos sociales que precedieron a las cofradías, como las bolsas, así como el papel de las cofradías en la regulación del trabajo de los Hombres del Mar[9], en su proyección en la organización del consejo y en la jurisdicción de estas instituciones sobre los asuntos marítimos.

El poco interés de los medievalistas portugueses puede explicarse en parte por las limitaciones de la documentación disponible. La documentación medieval de cofradías parece haberse perdido casi en su totalidad, como acontece con los estatutos fundacionales o livros de matrícula (libros de padrón), de los cuales nos han llegado pocos testimonios, conocidos generalmente a través de copias o transcripciones producidas mucho más tarde, entre los siglos XVI-XVIII, como ocurre, por ejemplo, con las cofradías de Faro e Tavira[10].

Cristandade, vol. 1 da *História Religiosa de Portugal*, Azevedo, C. M. de (Dir.). Círculo de Leitores, Lisboa, 2001: 460–470; Conde, M. S. A. *O Hospital medieval do Espírito Santo de Sesimbra e a assistência caritativa portuguesa*. Câmara Municipal de Sesimbra, Sesimbra, 2004: 22-23; Farelo, M. "La mutualisation des risques et ses effets sur le fonctionnement des gouvernements des villes côtières portugaises au Moyen Âge", *Annales de Bretagne et des pays de l'Ouest*, 120-2, 2013: 193-211.

8. Léase sobre las cofradías de pescadores y marineros portugueses en la época medieval: Barros, A. *A confraria de S. Pedro de Miragaia do Porto no século XV…*, *op. cit.*; *Idem* "A procissão do corpo de Deus do Porto nos séculos XV e XVI a participação de uma confraria", *Revista da Faculdade de Letras da Universidade do Porto. História*, 10, 1993: 117-136; *Idem* "São Pedro de Miragaia: uma confraria de gentes do mar do Porto no século XV", Osório, J. (Coord.) *Sociedade, Cultura e Mentalidades na Época do Cancioneiro Geral*, vol. 4 do *Congresso Internacional "Bartolomeu Dias e a sua época". Porto, 21-24 Setembro 1988*. Universidade do Porto, Comissão Nacional para as Comemorações dos Descobrimentos Portugueses, Porto, 1989: 301-310; Rodrigues, J. M. *A Confraria das almas do Corpo Santo de Massarelos e suas congéneres mareantes*. Dissertação de Mestrado em História Moderna, Faculdade de Letras da Universidade do Porto, Porto, 2002; Farelo, M. "La mutualisation des risques et ses effets…", *op. cit*. Amelia Polónia elaboró una lista exhaustiva de trabajos realizados por eruditos locales sobre las cofradías de los hombres de mar en la época moderna. Algunos de estos estudios proporcionan información para la época medieval. Polónia, A. "L'historiographie portugaise sur les gens de mer et les communautés littorales", *Revue d' Histoire Maritime*, 10-11, 2010: 5.

9. Pinto, S. M. C. *Caminha no século XVI: estudo sócio-económico Dos que ganhão suas vidas sobre as agoas do mar*. Dissertação desenvolvida no âmbito do Mestrado em Estudos Locais e Regionais. Faculdade de Letras da Universidade do Porto, Porto, 2008: 133.

10. Consúltese sobre la documentación de la Cofradía de São Pedro de Miragaia (Oporto): Duarte, L. M. y Amaral, L. C., "Documentação Medieval do Arquivo Paroquial de S. Pedro de Miragaia", *Boletim Cultural da Câmara*

Con el fin de compensar estas pérdidas es necesario consultar la documentación producida por otros agentes presentes en el espacio urbano, que intervenían o se relacionaban con las actividades marítimo-fluviales, como la corona, los señores, los consejos y las instituciones religiosas. Asimismo, este vacío podría ser completado por los libros notariales si hubieran permanecido[11].

Las fuentes disponibles se distribuyen cronológicamente entre los siglos XIV, XV y XVI, por lo que es difícil, y, a veces, imposible conocer algunos aspectos oscuros, o responder a algunas problemáticas para periodos más distantes. La falta de fuentes medievales puede ser suplida, en parte a través de la consulta de documentación del siglo XVI, ya que ésta describe todavía muchas de las prácticas medievales. La mayor parte de la documentación conocida fue producida por la Corona, lo que favorece una visión en la que predomina el poder real sobre los Hombres de mar y condiciona los temas a desarrollar.

Por lo tanto, este trabajo tiene como objetivo intentar aclarar si las cofradías fueron un instrumento de afirmación de la identidad de los *Hombres del Mar* de las villas y ciudades portuarias del Algarve: Aljezur, Sagres, Lagos, Silves, Alvor, Portimão, Albufeira, Loulé, Faro, Tavira, Cacela, Castro Marim e Alcoutim. En este sentido, presentamos los primeros resultados de la investigación sobre: Los *Hombres del Mar* de las villas y ciudades portuarias del Algarve (s. XIII-XVI), sus formas de organización que precedieron a las cofradías (s. XIII-XV) y, el proceso de institucionalización de las cofradías y su funcionamiento (s. XV-XVI).

Municipal do Porto, 2ª série, 2, 1984: 87-120; Barros, A. *A confraria de S. Pedro de Miragaia do Porto no século XV…*, *op. cit.* Consúltese acerca de la documentación de la Cofradíade Santa Maria de Sá (Aveiro): Ferreira, F. M. T. *O tombo da confraria dos pescadores e mareantes de Santa Maria de Sá*. Junta de Freguesia da Vera-Cruz, Aveiro, 2009. En la segunda mitad del siglo XX, los archivos de Compromisos Marítimos de Lagos, Portimão, Faro, Olhão y Tavira fueron transferidos al Archivo del Distrito de Faro. Sin embargo, a pesar de varios intentos, no ha sido posible encontrar los originales medievales que Alberto Iria había descubierto en lo archivo del Compromiso Marítimo de Faro. Iria, A. "Introdução", *O Algarve e os descobrimentos*, vol. 2, tomo I dos *Descobrimentos Portugueses. Documentos para a sua história,* Marques, J. M. S. (Dir.) Instituto de Alta Cultura, Lisboa, 1956: 30-38, 48-57, 80.

11. Léase sobre esto: Coelho, M. H. da C. "Os tabeliães em Portugal. Perfil profissional e sócio-económico (sécs. XIV-XV)", *Historia, Instituciones. Documentos*, 23, 1996: 173-211; Sá-Nogueira, B. *Portugaliae tabelionum instrumenta. Documentação notarial portuguesa*, Vol. I: *1214-1234*. CH-UL, Lisboa, 2005; *Livro de notas de Lopo Vasques tabelião do julgado de Refojos de Riba de Ave (1458-1459, 1469)*, Edição preparada por Dias, J. J. A. e Pinto, P. CEH-UNL, Lisboa, 2014.

2. LOS *HOMBRES DEL MAR* DE LAS VILLAS Y CIUDADES PORTUARIAS EN EL ALGARVE (S. XIII-XVI)

Los centros urbanos portuarios del Algarve eran comunidades de pequeña o mediana dimensión en el contexto del reino[12]. Se puede considerar que eran pequeñas villas dentro de la órbita política de la Corona, las órdenes militares, como la órden de Santiago[13], y desde el siglo XV, de algunas familias nobiliarias, como los Andrades, los Meneses y los Coutinhos[14]. Sus actividades se basaron principalmente en la pesca, tales como Lagos y Faro, y, el transporte y comercio marítimo de fruta y vino a Flandes, Andalucía y Norte de África, entre las cuales destacaban Lagos, Silves, Tavira, Loulé y Faro[15]. A partir del siglo XV, la

12. Marques, A. H. de O. "Para a história do Algarve Medieval", *Actas das I Jornadas de História Medieval do Algarve e Andaluzia*. Universidade do Algarve, Câmara Municipal de Loulé, Loulé, 1987: 55-60; *Idem Portugal na Crise dos Séculos XIV e XV*, vol. IV da *Nova História de Portugal*, Serrão, J., Marques, A. H. de O. (Dirs.) Editorial Presença, Lisboa, 1987: 25, 28; Dias, J. J. A., *Gentes e Espaços (em torno da população portuguesa na primeira metade do século XVI)*. FCG-JNICT, Lisboa, vol. I, 1996: 24; *Idem* "A População", Dias, J. J. A. (Coord.) *Portugal do Renascimento à crise dinástica*, vol. 5 da *Nova História de Portugal*, Serrão, J., Marques, A. H. de O. (Dirs.) Editorial Presença, Lisboa, 1998: 14, 16, 19-21; Fonseca, L. A. da, "O Algarve da Reconquista à conjuntura depressiva do século XIV", Marques, M. da G. M. (Coord.) *O Algarve da antiguidade aos nossos dias: elementos para a sua história*. Edições Colibri, Lisboa, 1999: 115-122; *Idem* "A ligação do Algarve aos grandes centros de comércio internacional", *ibidem*: 131-141; Botão, M. de F. *A construção de uma identidade urbana no Algarve medieval. O caso de Loulé*. Caleidoscópio, Casal de Cambra, 2009: 174-180. Aunque por un período tardio, la consulta del *Numeramento de 1527*-1532 muestra que Tavira tenía aproximadamente 7.208 habitantes, Lagos 6026, Faro 4016, Loulé 2466 y Silves 1247. Dias, J. J. A. "A População…", *op. cit.*: 12, 13, 20.

13. Léase, entre otros, sobre la presencia de las órdenes militares en el Algarve: Marques, J. "Os castelos algarvios da Ordem de Santiago no reinado de D. Afonso III", *Actas das I Jornadas de História Medieval do Algarve e Andaluzia*. Universidade do Algarve, Câmara Municipal de Loulé, Loulé, 1987: 101-130; Cunha, M. C., Pimenta, M. C. "A comenda de Albufeira da Ordem de Avis nos inícios do século XV: breve abordagem", *ibidem*: 305-347; Pimenta, M. C., Silva, I. M. "Castro Marim: Uma Comenda da Ordem de Cristo", *Cadernos Históricos*, 3, 1992: 62-93; Cunha, M. C. "A Comenda de Albufeira da Ordem de Avis (séc. XII-XV)", *Estudos sobre a Ordem de Avis (séc. XII-XV)*. Biblioteca Digital, FLUP, Porto, 2009: 223-237; Oliveira, L. F. "A Ordem de Santiago em Portugal: a conquista das terras do sul (sécs. XII-XIII)", *Cuadernos de Estepa*, 3, 2014: 94-102.

14. Freire, A. B. *Brasões da Sala de Sintra*, 2ª edição. Imprensa da Universidade de Coimbra, Coimbra, vol. 2, 1921: 252; Oliveira, L. F. "Outro "venturoso" de finais do século XV: Francisco Coutinho, conde de Marialva e de Loulé", Costa, J. P. O. y Rodrigues, V. L. G. (Coords.), *A Alta Nobreza e a fundação do Estado da Índia. Actas do Colóquio Internacional*. Centro de História de Além-Mar, Instituto de Investigação Científica Tropical, Lisboa, 2004: 45-56; Botão, M. de F. *A construção de uma identidade urbana…*, *op. cit.*: 207-211.

15. Magalhães, J. R. de, *Algarve económico durante o século XVI*. Edições Cosmos, Lisboa, 1970; Fonseca, L. A. da y Pizarro, J. A. S. "Algumas considerações sobre o comércio externo algarvio na época medieval", *Actas das I Jornadas de História Medieval do Algarve e Andaluzia*. Universidade do Algarve, Câmara Municipal de Loulé, Loulé, 1987: 61-89; Fonseca, L. A. da, "A ligação do Algarve aos grandes centros de comércio internacional…", *op. cit.*

expansión permitió, como ha ocurrido en otros centros portuarios del reino, su florecimiento y la intensificación de sus contactos con otras regiones, como el Norte de África.

En este sentido, los oficios de los Hombres del Mar que encontramos en la documentación se refieren principalmente a la pesca y el transporte marítimo, siendo más escasa la información acerca de los que participaban en la construcción naval. En todos los oficios, la posición social de cada hombre era determinada más o menos a partir de la actividad económica que practicaba, de los lugares donde la realizaban, de los medios y técnicas empleadas e incluso, de su conocimiento del mar.

Los hombres que se dedicaban a la pesca se organizaban, como en otras villas del reino, entre los que practicaban la pesca en la costa o pesca de bajura y de altura[16]. Entre los primeros, predominan en la documentación las referencias a los "*pescadores de linha"* (1392, 1445[17]), que pescaban en la desembocadura de los ríos y a lo largo de la costa en pequeñas embarcaciones, como botes y barcos, con las técnicas muy simples[18]. Los más importante parecían ser los *pescadores do alto* (1445[19]), aquellos que se alejaban de la costa para pescar en embarcaciones de gran calado, como barcos o carabelas, estas últimas denominadas en la documentación medieval como "*caravelas do alto"* (1498[20]) o "*caravelas pesqueiras"* (1486[21], 1496[22]). Éstos empleaban técnicas más complejas y necesitaban de un conocimiento más profundo del arte de la navegación para sobrevivir en el mar[23].

16. Amorim, I. "Capítulo 2 - Pesca costeira e do alto", Amorim, I. (Coord.) *Sector das pescas*, Vol. II da *História do Trabalho e das ocupações*, Madureira, N. L. (Org.). Editorial Celta, Lisboa, 2001: 77-142.

17. ADF, *Fundo do compromisso Marítimo de Faro,* liv. 48, fl. 18-19.

18. Amorim, I. "Capítulo 2 - Pesca costeira e do alto…", *op. cit*.: 107-134.

19. ADF, *Fundo do compromisso Marítimo de Faro,* liv. 48, fls. 23v-27.

20. ANTT, *Chancelaria de D. João II,* liv. 22, fls. 47v.

21. ADF, *Fundo do compromisso Marítimo de Faro,* liv. 48, fls. 74.

22. ANTT, *Chancelaria de D. Manuel I,* liv. 28, fl. 125v.

23. Amorim, I. "Capítulo 2 - Pesca costeira e do alto…", *op. cit*.: 107-134.

Entre los "*pescadores do alto*", sobresalían los especializados en la captura de las especies más rentables, como pasó hasta el siglo XV, con la pesca de las ballenas o el atún, esta última se mantuvo incluso después de la desaparición de grandes cetáceos de la costa portuguesa[24]. Sin embargo, debemos señalar que apesar de poder generar una mayor riqueza, la mayoría de los beneficios de la pesca de las ballenas y el atún no era para los pescadores, sino para los hombres de negocios a quien el rey arrendaba el monopolio de su captura[25].

En cuanto a la tripulación, el *arrais* (1359[26], 1420[27], 1421[28], 1479[29], 1484-1486[30], 1497-1498[31]) era sinónimo de *patrão* o *mestre (patrón o maestre)*, ya que era el encargado de dirigir a todos los que estaban a bordo[32]. A estos les seguían los técnicos de embarcaciones, como los timoneles que guiaban los barcos. Al final encontramos a los marineros, los aprendices y los mozos, que hacían los trabajos menos especializados, pero más difíciles[33]. Las embarcaciones manejadas eran generalmente barcazas, barcos, carabelas, *caravelas do alto* o *caravelas pesqueiras*, lo que sugiere que en algunos casos podrían ser utilizadas

24. *Idem* "Trabalho e ocupações, esboço de conhecimentos e proposta para um sistema de classificação e de investigação histórica", Amorim, I. (Coord.) *Sector das pescas*, Vol. II da *História do Trabalho e das ocupações*, Madureira, N. L. (Org.). Editorial Celta, Lisboa, 2001: 11; *Idem* "Capítulo 2 - Pesca costeira e do alto…", *op. cit*.: 108.

25. *Chancelarias Portuguesas. D. Afonso IV*, Edição preparada por Marques, A. H. de O. e Rodrigues, T. F. CEH-INIC, Lisboa, vol. 2: *1336-1340*, 1992: 10-12.

26. *Chancelarias Portuguesas. D. Pedro I (1357-1367)*, Edição preparada por Marques, A. H. de O. CEH-INIC, Lisboa, 1984: 110.

27. ANTT, *Chancelaria de D. João II,* liv. 8, fl. 163.

28. *Chancelarias portuguesas: D. João I…*, *op. cit*.: 180-181.

29. ADF, *Fundo do compromisso Marítimo de Faro,* liv. 48, pp. 45-46.

30. ANTT, *Chancelaria de D. João II,* liv. 22, fl. 74; ANTT, *Chancelaria de D. João II,* liv. 8, fl. 163.

31. ADF, *Fundo do compromisso Marítimo de Faro,* liv. 48, fl. 14-15; ANTT, *Leitura Nova, Odiana*, liv.4, fl. 274-275; ANTT, *Chancelaria de D. Manuel I,* liv. 28, fls. 107, 125v.

32. Marques, A. H. de O. *Portugal na crise dos séculos XIV e XV…*, *op. cit*.: 362; Sousa, A. de "1325-1480", Mattoso, J. (Coord.) *A Monarquia Feudal (1096-1480)*, vol. II da *História de Portugal*, Mattoso, J. (Dir.). Círculo de Leitores, Mem Martins, 1993: 418; Amorim, I. e Santos, I., "Arrais", Amorim, I. (Coord.) *Sector das pescas*, Vol. II da *História do Trabalho e das ocupações*, Madureira, N. L. (Org.). Editorial Celta, Lisboa, 2001: 81-82; Duarte, L. M. "A marinha de guerra portuguesa", Mattoso, J. (Coord.) vol. I, *Nova História Militar de Portugal*, Barata, M. T. y Teixeira, N. S. (Dirs.). Círculo de Leitores, Lisboa, 2003: 314.

33. Marques, A. H. de O. *Portugal na crise dos séculos XIV e XV…*, *op. cit*.: 362; Duarte, L. M., "A marinha de guerra portuguesa…", *op. cit*.: 314.

en la pesca. Otro ejemplo que nos indica ésto son los privilegios otorgados a los *arrais* de Tavira (1420)[34] y Faro (1421)[35] para que no pagaran la almotaçaria (impuesto) del pescado que era capturado y vendido en la villa.

En la construcción naval, se mencionan los calafates a los que se introducían entre cada dos tablas del casco de la embarcación arpillera empapada en cancha para evitar la entrada de agua a través de las grietas o agujeros[36], y los carpinteros y *petintais* que construían o reparaban las embarcaciones[37]. Sin embargo, desde finales del siglo XV, aparecen en la documentación del Algarve otros oficios especializados, que sugieren el crecimiento de esta actividad. Tal es el caso de los *carpinteiros da ribeira* (carpintero de ribera) (1496[38], 1498[39]), el *mestre e examinador dos calafates* (1509[40], 1512[41]) que examinaba y garantizaba la calidad del trabajo de los calafates y el *arqueador* (1513) que evaluaba el tonelaje de las embarcaciones[42].

Asimismo, los oficios organizaban y jerarquizaban las familias de los marineros, de los constructores navales y de los pescadores. A partir del siglo XV, el papel de sus mujeres, en particular las de los marineros y pescadores, parece reforzar el seno de la familia, con la gestión patrimonial y la participación en las actividades económicas, debido a las frecuentes ausencias de sus maridos[43]. Un buen ejemplo de esto en el Algarve, es Faro entre los siglos XIV y XV,

34. ANTT, *Chancelaria de D. João II,* liv. 8: 163.

35. *Chancelarias portuguesas: D. João I…*, *op. cit.*: 180-181.

36. Silva, M. F. E. G. da "Calafate", Serrão, J. (Dir.) *Dicionário de História de Portugal*. Livraria Figueirinhas, Porto, vol. 1, 1979: 432; Domingues, F. C. *Os navios do mar oceano: teoria e empiria na arquitectura naval portuguesa dos séculos XVI e XVII*. CH-UL, Lisboa, 2004: 308.

37. Duarte, L. M., "A marinha de guerra portuguesa…", *op. cit.*: 314.

38. ANTT, *Leitura Nova, Odiana,* liv. 4, fls. 274-275.

39. ADF, *Fundo do compromisso Marítimo de Faro,* liv. 48, fls. 14-15.

40. ANTT, *Chancelaria de D. Manuel I,* liv. 42, fls. 3-3v.

41. *Ibid.*

42. ANTT, *Corpo Cronológico, Parte II,* maço 43, nº 214.

43. Polónia, A. *A expansão ultramarina numa perspectiva local: o porto de Vila do Conde no século XVI*. IN-CM, Lisboa, vol. II, 2007: 392-414

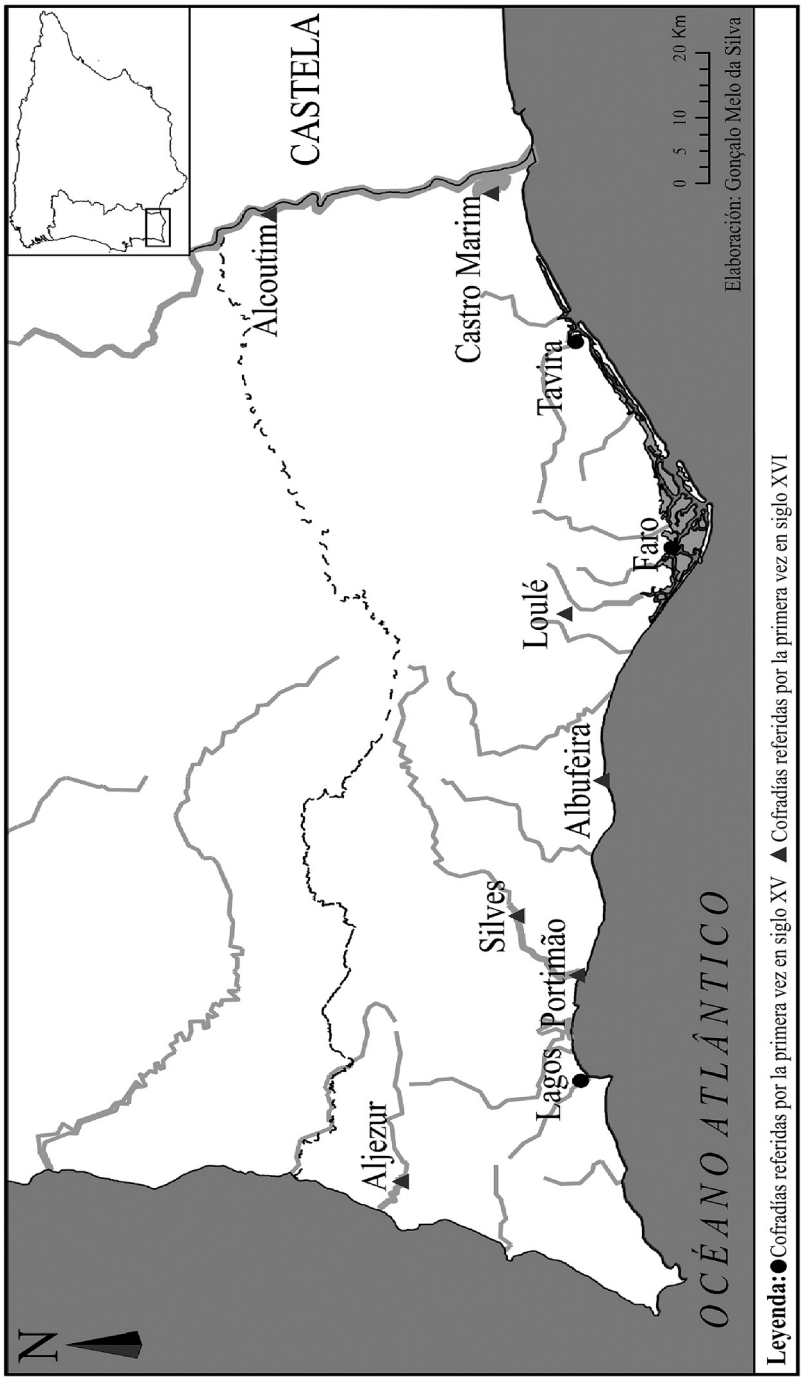


Figura 1: Cofradías de los Hombres del Mar en el Algarve (s. XV-XVI)

donde las mujeres de los *pescadores de linha* y de *alto* y, a veces, sus hijos, así como sucedía en otros centros portuarios del reino, como en Aveiro[44], vendían el pescado capturado por los hombres en la *Ribeira* o en sus viviendas[45]. Las mujeres, los ancianos y los niños posiblemente participan, como en otras comunidades de pescadores[46], en la descarga del pescado y en la reparación de redes e instrumentos de pesca.

Es más, debemos señalar que la práctica de este arte, no significaba que los marineros, constructores navales y pescadores, no se dedicaran a otras actividades económicas en el mar o en tierra, con el fin de garantizar su sustento y complementar los ingresos sus familias[47]. Ejemplos de esto son en 1366, Aires Eanes, pescador, y Maria Martins, su esposa, residentes en Faro, que explotaban un campo que el rey tenía en Almargem, en el término de Faro[48].

3. FORMAS DE ORGANIZACIÓN DE LOS *HOMBRES DEL MAR* ANTERIORES A LAS COFRADÍAS (S. XIII-XV)

En Portugal, la organización de los hombres de mar antes de la institucionalización de las Cofradías es difícil de conocer en su totalidad. A pesar de esto, las fuentes reunidas presentan algunos elementos que demuestran la capacidad de los marineros, constructores navales y de los pescadores del Algarve para organizarse antes de la aparición de Cofradías en la documentación.

Los grupos sociales vinculados a las actividades marítimo-fluviales se centran generalmente en una calle o en uno de los arrabales cercanos al mar en las

44. Silva, M. J. V. B. M. da *Aveiro Medieval*. Câmara Municipal de Aveiro, Aveiro, 1991: 148.

45. ADF, *Fundo do compromisso Marítimo de Faro,* liv. 48, fls. 18-19, 23v-27.

46. Silva, M. J. V. B. M. da *Aveiro Medieval…*, *op. cit*.: 148; Polónia, A. *A expansão ultramarina numa perspectiva local…*, *op. cit*.: 392-414; Arízaga Bolumburu, B. "Gentes de mar en los puertos medievales del Cantábrico…", *op. cit*.: 23-25.

47. Coelho, M. H. da C. *O Baixo Mondego nos finais da Idade Média*. IN-CM, Lisboa, 1989: 267-268; Silva, M. J. V. B. M. da *Aveiro Medieval…*, *op. cit*.: 148.

48. *Chancelarias Portuguesas: D. Pedro I (1357-1367)…*, *op. cit*.: 549-551.

localidades donde residían[49]. En los centros urbanos del Algarve, esta tendencia se hace más visible desde finales del siglo XV. En Lagos[50] y Tavira[51], los marineros que se atribuían propiedades reales parecen concentrarse en los arrabaldes. Pero es en Faro donde los *Hombres del Mar* dejan su marca en la toponimia, ya que, en 1498 y 1499, se hace referencia a una *Rua dos Pescadores e Mareantes*[52] o *Rua dos Pescadores*[53]. Su concentración ayudó a construir su identidad y desarrollar otras formas de cooperación para superar los retos que la vida les presentaba.

De hecho, los *Hombres del Mar* para hacer frente a los riesgos y proteger sus intereses crearon bolsas[54]. Aquellos que las integraban pagaban una cuota determinada en función de su oficio e ingresos y cuando los fondos acumulados resultaban insuficientes para cubrir los costos de los miembros de la bolsa, recaudaban la cantidad restante a través de nuevas aportaciones extraordinarias[55]. A finales del siglo XV en el Algarve, los líderes de las cofradías eran responsables de administrar las bolsas. En 1498, en Faro, los pescadores y marineros establecieron una bolsa "*pela maneira que os mareantes e pescadores antigos tinham para algumas despesas que fossem necessárias fazer em prol do bem de todos*"[56]. Más tarde, em 1520, para Lagos, la documentación permite verificar cómo las bolsas asumían diversos gastos, tales como: el pago de alegatos judiciales, la reparación del hospital y la capilla de la cofradía o incluso

49. Silva, M. J. V. B. M. da *Aveiro Medieval…*, *op. cit.*: 25, 34, 145-147; Barros, A. "Barcos e gentes do mar do Porto (séculos XIV-XVI)", *Revista da Faculdade de Letras da Universidade do Porto. História*, 2ª série, XIV, 1997: 170; Pereira, M. T. L. *Alcácer do Sal na Idade Média*. Edições Colibri, Lisboa, 2000: 95; Polónia, A. *A expansão ultramarina numa perspectiva local…*, *op. cit.*: 302-308; Barros, A. *Porto: a construção de um espaço marítimo nos alvores dos tempos modernos*. Dissertação de Doutoramento na área de História Moderna. Faculdade de Letras da Universidade do Porto, Porto, vol. I, 2004: 34; Pinto, S. M. C. *Caminha no século XVI…*, *op. cit.*: 54-57.

50. ANTT, *Chancelaria de D. Manuel I,* liv. 16, fls. 90-90v.

51. ANTT, *Chancelaria de D. Manuel I,* liv. 44, fls. 127v-128; ANTT, *Leitura Nova, Odiana,* liv. 8, fls. 75-75v.

52. ADF, *Fundo do compromisso Marítimo de Faro,* liv. 48, fls. 47-51.

53. *Ibid.*, fls. 32v-34v.

54. Farelo, M. "La mutualisation des risques et ses effets…", *op. cit.*: 4-6; Marques, A. H. de O. "Bolsas Marítimas", Serrão, J. (Dir.), *Dicionário de História de Portugal.* Livraria Figueirinhas, Porto, vol. 1, 1986: 355.

55. ADF, *Fundo do compromisso Marítimo de Faro,* liv. 48, fls. 30-32, 46v-51; ANTT, *Chancelaria de D. João III,* liv. 52, fls. 17v, 18v.

56. ADF, *Fundo do compromisso Marítimo de Faro, liv. 48*, fls. 46v-51.

la compra de las armas que los *Hombres del Mar* guardaban en la cofradía y llevaban con ellos en carabelas al participar en las expediciones de socorro a las plazas africanas[57].

Finalmente, las habilidades de organización de los *Hombres del Mar* eran reveladas en las relaciones que tenían con otros poderes presentes en las zonas urbanas y en fuera de ellas, fuesen éstas tormentosas[58] o más beneficiosas.

Entre éstos últimos, se destaca la capacidad de los marineros, y, sobre todo, de los pescadores de las villas y ciudades del Algarve para recibir o exigir la confirmación de privilegios reales[59]. Estos recibieron pocos privilegios durante los siglos XIII y XIV, ya que la mayoría les fueron otorgados entre el siglo XV y principios del XVI, debido a su participación en las expediciones de socorro enviadas al norte de África y alos ingresos fiscales que proporcionaron la pesca al Rey.

Los privilegios recibidos les eximían del pago de impuestos, tasas y préstamos concejiles y reales, de proporcionar alojamiento, ocupar oficios de los consejos

57. ANTT, *Chancelaria de D. João III,* liv. 52, fls. 17v, 18v.

58. Marques, J. M. S. (Dir.), *Descobrimentos Portugueses. Documentos para a sua história …*, *op. cit.* vol. 2, tomo II: 426-427; ADF, *Fundo do compromisso Marítimo de Faro, Liv. 48*, fls. 18-19, 23v-27, 43-44v.

59. Marques, J. M. S. (Dir.), *Descobrimentos Portugueses. Documentos para a sua história …*, *op. cit.*, vol. 1: 17, 110, 469-470; *Ibid,* supl. ao vol. 1: 100, 150; *Ibid*, vol. 2, tomo II: 431-432; Lapa, A. *O compromisso dos pescadores da cidade dos «Sete Mártires» - Tavira*. Companhia Nacional Editora, Lisboa, 1956: 54, 79; Dinis, A. J. D. (Dir.) *Monumenta Henricina*. Atlântida, Coimbra, vol. V, 1960: 236-237; *Ibid*., vol. VI, 1964: 303-304; *História florestal, aquícola e cinegética. Colectânea de documentos existentes no Arquivo Nacional da Torre do Tombo. Chancelarias reais*. Ministério da Agricultura e Pescas, Direcção-Geral do Ordenamento e Gestão Florestal, Lisboa, vol. III, 1980: 87-88; Iria, A. *O Algarve nas cortes medievais portuguesas do século XV, subsídios para a sua história (1404-1449)*. Academia Portuguesa da História, Lisboa, 1990: 200-202; Vasconcelos, D. A. de B., *Notícias históricas de Tavira…*, *op. cit*.: 233-234; *Cortes Portuguesas: Reinado de D. Manuel I (Cortes de 1498)*, Organização e revisão geral de Dias, J. J. A. CEH-UNL, Lisboa, 2002: 416-427, 494; ANTT, *Chancelaria de D. Fernando I,* liv. 2, fl. 111v; ANTT, *Chancelaria de D. Afonso V,* liv. 11, fl. 113v; liv. 16, fls. 30, 163v; liv. 24, fl. 92; liv. 34, fl. 191v; liv. 37, fl. 47; ANTT, *Chancelaria de D. João II,* liv. 1, fl. 13v; liv. 8, fl. 162v-163, 180; liv. 19, fl. 99; liv. 21, fl. 145; liv. 22, fl. 74; liv. 25, fl. 41v; ANTT, *Chancelaria de D. Manuel I,* liv. 5, fls. 33-33v; liv. 28, fls. 107v, 125-125v, 132v; liv. 36, fls. 19-19v; liv. 41, fls. 12, 57; liv. 43, fls. 84-84v; liv. 44, fl. 49v; ANTT, Chancelaria de D. João II, liv. 4, fl. 10v; liv. 6, fl. 11v; liv. 11, fls. 87-87v; liv. 17, fl. 118v; liv. 18, fl. 23; liv. 45, fl. 1; liv. 52, fls. 17-19, 33, 53; ANTT, *Leitura Nova, Odiana*, liv. 2, fls. 14-15v, 249-249v; liv. 4, fls. 274-275, 278-279v; liv. 5, fls. 156-156v, 246v-247; liv. 7, pp. 115v, 181-181v,201v; ADF, *Fundo do compromisso Marítimo de Faro, Livro nº 48*, fls. 14-15, 22v-23, 30-35, 38v-39v, 42v-43, 45-51, 59v, 159v-162v; Arquivo da Câmara Municipal de Tavira, *Reforma dos Tombos,* tomo 1, p. 105v-106.

locales, asumir la tutoría de huérfanos a menos que fueran legítimos, escoltar presos y dinero y cumplir con las funciones militares. Desde 1489, en Faro, los pescadores incluso llegaron a ostentar su propio *coudel*, que les permitia juzgar los pleitos presentados entre ellos aunque eran responsables por ofrecer al final del año, al *coudel* de la villa la lista de pescadores cuantiados[60].

4. LAS COFRADÍAS DE LOS HOMBRES DEL MAR EN EL ALGARVE: LA INSTITUCIONALIZACIÓN, EL FUNCIONAMIENTO Y LA COMPOSICIÓN SOCIAL

En el Algarve, la primera Cofradía[61] documentada es la Cofradía do Corpo Santo de Lagos en 1439[62], a la que se sumarían las de Tavira[63] y Faro[64], a finales del siglo XV. Entre 1504 y 1520, cuando se concedieron los nuevos fueros a estas localidades tras la reforma implementada por D. Manuel, es referida la presencia de cofradías en Aljezur, Portimão, Silves, Loulé, Castro Marim e Alcoutim, ya que a ella estaba destinada la decima parte del antiguo diezmo de todas las *pescadas frescas ou sequas* capturadas[65]. Por lo tanto, su fundación debe ser medieval, ya que parecían estar consolidadas. Las cofradías, hospitales y capillas, como ocurrió en otras ciudades portuarias[66], se encentraban cerca

60. ADF, *Fundo do compromisso Marítimo de Faro,* liv. 48, fls. 159v-162v.

61. Coelho, M. H. da C. "As confrarias medievais portuguesas: espaços de solidariedade na vida e na morte", *Cofradías, grémios, solidariedades en la Europa medieval, IX Semana de Estudios Medievales. Estella (Navarra), 20-24 Julho 1992*. Gobierno de Navarra, Departamento de Educación y Cultura, Pamplona, 1993: 155-157.

62. ANTT, *Chancelaria de D. Afonso V,* liv. 18, fl. 76. Este documento identifica el Hospital do Corpo Santo de Lagos, pero no menciona el nombre de la Cofradía que lo administraba. Sólo mediante un documento de 1504 nos enteramos de que la Cofradía fue llamada Cofradía do Corpo Santo Frei Pedro Gonçalves. ANTT, *Chancelaria de D. João III,* liv. 52, fl. 17.

63. Lapa, A. *O compromisso dos pescadores…*, *op. cit*.: 79.

64. ADF, *Fundo do compromisso Marítimo de Faro,* liv. 48, fls. 51v-52v.

65. Cavaco, H. *Castro Marim quinhentista: o Foral Novo (de 1504) e o Tombo da Comenda (de 1509): subsídios para uma interpretação histórica da Vila*, 2ª edição. Câmara Municipal de Castro Marim, Castro Marim, 2008: 76; Dias, L. F. de C. *Forais manuelinos do Reino de Portugal e do Algarve, conforme o exemplar do Arquivo Nacional da Torre do Tombo*. Edição do Autor, Beja, vol. III, 1961: 11, 24-26, 159-161.

66. Barros, A. *A confraria de S. Pedro de Miragaia do Porto no século XV…*, *op. cit*.; Silva, M. J. V. B. M. da *Aveiro Medieval…*, *op. cit*.: 147, 161-164; Pereira, M. T. L. *Alcácer do Sal na Idade Média…*, *op. cit*.: 241; Conde, M. S. A. *O Hospital medieval do Espírito Santo de Sesimbra…*, *op. cit*.: 55, 57.

de la área portuaria y residencial de los marineros, constructores navales y pescadores, y, tenían como el santo patrón el Corpo Santo[67], aunque también admitían la adoración a otros patronos de las actividades marítimo-fluviales[68].

Los *Homens do Mar* de los centros urbanos do Algarve, al igual que los fundadores de otras instituciones similares que existían en el resto del reino[69], parecen fundar las cofradías, sobre todo, con el objetivo de institucionalizar y fortalecer la efectividad de las prácticas y costumbres de naturaleza espiritual[70], asistencial[71] y profesional, como por ejemplo las bolsas[72], lo que no sería ajeno

67. Leia-se sobre o culto do Corpo Santo ou São Pedro Telmo em Portugal: Ordax, S. A. "Un patrono para los marineros portugueses: "O Corpo Santo"", Ribot García, L. A. y Belenguer Cebrià, E. (Eds.), *El área Atlántica. Portugal y Flandes*, vol. 5 de *Las Sociedades Ibéricas y el Mar a Finales del Siglo XVI*. Sociedad Estatal para la Conmemoración de los Centenarios de Felipe II y Carlos V, Valladolid, 1998: 123-144; Lopes, P. E. *O Medo do Mar nos Descobrimentos – Representações do fantástico e dos medos marinhos no final da Idade Média*. Tribuna da História, Lisboa, 2009: 263-264.

68. En 1498, los armadores de Lagos tomaban de las capturas dos, tres o cuatro peces y los daban a los santos como limosnas, pero el documento no explica cuáles serían los santos. *Cortes Portuguesas: Reinado de D. Manuel I (Cortes de 1498)…, op. cit.*: 423, 426-427.

69. Silva, M. J. V. B. M. da *Aveiro Medieval…, op. cit.*: 162-165; Conde, M. S. A. *O Hospital medieval do Espírito Santo de Sesimbra…, op. cit.*: 48-56.

70. En 1403, D. João I afirma que Gonçalo Mendes, corregedor del Algarve, promulgó una ordenanza en Faro para que los domingos y días festivos fuesen guardados, pero aclara que la ordenanza no comprendería los moros, excepto en los domingos y fiestas de Santa María. Sin embargo, en el siglo XVI, la ordenación parecía no ser cumplida por los hombres de mar, ya que los marineros y pescadores promulgaron disposiciones para garantizar el respeto por los días santos y encomendaron a las cofradías de su control. En 1525, Cofradía do Corpo Santo de Lagos prohibió a los marineros y pescadores pescar los domingos y los días de la Virgen, desde la víspera hasta la mañana del día siguiente. En 1529, la Cofradía do Corpo Santo de Faro determinó lo mismo y, un año más tarde, Heitor Lourenço, procurador de los marineros de Tavira, solicitaba una copia de esta disposición para los Hombres del Mar de Tavira. Serra, M. P. *et al.*, "Actas de vereação de Loulé. Séculos XIV-XV", *Al'-Ulyã. Revista do Arquivo Histórico Municipal de Loulé*, 7, 1999-2000: 114-115; ADF, *Fundo do compromisso Marítimo de Faro,* liv. 48, fls. 27v-30; ANTT, *Chancelaria de D. João III*, liv. 13, fls. 52v e 72; Lapa, A. *O compromisso dos pescadores…, op. cit.*: 63-65. Léase al respeto de los marineros y pescadores y su actividad los domingos y días santos: Ventura, M. G. "Em torno do cumprimento do preceito dominical pelos pescadores (sécs. XV-XVIII)", Barroca, M. J. (Ed.), *Carlos Alberto Ferreira de Almeida. In memoriam*. FLUP, Porto, vol. 1, 1999: 435-448.

71. Las Cofradías establecieran la solidaridad y la ayuda fraterna entre sus miembros en la enfermedad, la pobreza e incluso la muerte. En 1499, los marineros y pescadores de Faro determinaron que cuando un pescador, su esposa, hijos o creados falleciesen, ningún pescador o mareante saliese de la villa para pescar o resolver otras cuestiones hasta que los difuntos fuesen enterrados. La "solidaridad" era impuesta por la fuerza, porque los infractores pagaban fuertes multas a la Cofradía. Los seis hombres que gobernaban la Cofradía debían recaudar y gastar en la compra de cirios para los muertos y, si estos eran pobres, en la realización de los servicios religiosos o otros legados a favor de sus almas. ADF, *Fundo do compromisso Marítimo de Faro,* liv. 48, fls. 32v-34v.

72. *Ibid.*, pp. 30-32, 46v-51; ANTT, *Chancelaria de D. João III,* liv. 52, fls. 17v, 18v.

al deseo de garantizar la protección de sus intereses y proyectar socialmente sus oficios dentro de la ciudad. Las vidas de estas cofradías parece ser protagonizada principalmente por los marineros y pescadores.

Entre los siglos XV y XVI, la fundación de cofradías o hospitales de los grupos sociales vinculados con las actividades marítimo-fluviales parecen ser fuertemente apoyada por el rey[73], ya que compartían parte de los objetivos que la Corona pretendía efectuar, entre ellos: la reforma de las instituciones religiosas y el fortalecimiento del poder real sobre ellas[74], la creación y fomento de instituciones que acogiesen a los miembros de los oficios, como las corporaciones de maestres, con el fin de controlarlos mejor[75] e incluso, de desarrollar el potencial marítimo del reino para aumentar los ingresos fiscales de la Corona[76] y satisfacer las necesidades de la expansión[77].

En las villas y ciudades portuarias del Algarve, el apoyo real a las cofradías parece sentirse en diferentes esferas. A nivel institucional, la Corona confirmó

73. *Cortes Portuguesas: Reinado de D. Manuel I (Cortes de 1498)…, op. cit*.: 423-424, 426-427; Moreira, M. A. F. *Os mareantes de Viana e a construção da atlantidade*. Câmara Municipal de Viana do Castelo, Viana do Castelo, 1994: 107-121; Polónia, A. *A expansão ultramarina numa perspectiva local…, op. cit*.: 451-454; ANTT, *Chancelaria de D. João II,* liv. 1, fl. 13v; liv. 19, fl. 99; ANTT, *Chancelaria de D. Manuel I,* liv. 6, fl. 89v, liv. 42, fls. 111-112v; ANTT, *Chancelaria de D. João III,* liv. 11, fls. 87-87v; ADF, *Fundo do compromisso Marítimo de Faro, liv. 48*, fls. 27v-30, 32v-34v, 46v-51.

74. Léase sobre esto: Marques, J. "Relações entre a Igreja e o Estado em Portugal no século XV", *Revista da Faculdade de Letras da Universidade do Porto. História*, 11, 1994: 137-172; Carvalho, J. A. F. de "A Igreja e as reformas religiosas em Portugal no século XV. Anseios e limites", Fonseca, L. A. da *et al*. (Coords.) *El Tratado de Tordesillas y su época. Congreso Internacional de História – Actas*, vol. 2. Sociedad "V Centenario del Tratado de Tordesillas", Comissão Nacional para as Comemorações dos Descobrimentos Portugueses, Junta de Castilla y León, Madrid, 1995: 635-660; Ventura, M. G. *Igreja e poder no século XV. Dinastia de Avis e liberdades eclesiásticas (1383-1450)*. Lisboa, Edições Colibri, 1997; Rosa, M. de L. "Dinheiro, poder e caridade: elites urbanas e estabelecimentos de assistência (1274-1345)…", *op. cit*.: 460-470; *Idem* "Entre a corte e o ermo: reformismo e radicalismos religiosos (fins do século XIV-século XV)", *ibidem*: 492-505; *Idem As almas herdeiras. Fundação de capelas fúnebres e afirmação da alma como sujeito de direito (Portugal, 1400-1521)*. IN-CM, Lisboa, 2012.

75. Melo, A. S. "A Organização dos mesteres do Porto em tempos manuelinos: entre permanências e mudanças", *Estudos de Homenagem ao professor José Marques*. FLUP, Porto, vol. 1, 2006: 370-372.

76. Andrade, A. A. "A importância da linha costeira na estruturação do Reino medieval português. Algumas reflexões", *Historia, Instituciones. Documentos*, 35, 2008: 14.

77. Costa, L. F. *Naus e Galeões na Ribeira de Lisboa. A construção naval no século XVI para a Rota do Cabo*. Patrimónia, Lisboa, 1997: 23-55.

los compromisos[78] hechos por los cofrades para administrar la institución y autorizó a las cofradías a poseer oficiales propios, como receptores, escribanos[79], repartidores[80] y jueces[81]. El rey rechazó los consejos de inmiscuirse en la administración de las cofradías, fue la elección de sus dirigentes, la gestión de cobro y el dinero[82] o el funcionamiento de los carniceros[83].

Las cofradías tenían una estructura y un modelo de organización similares entre sí, pero donde se encontraban las divergencias era en las especificidades locales, con la acogida de nuevos miembros y a sus propios intereses. Sin embargo, las cofradías de marineros y pescadores del Algarve parecían tener un modelo de organización casi uniforme, responsable de garantizar su funcionamiento, así como el hospital y la capilla, por lo que no parece existir una gestión diferenciada para cada institución. Esto podría ser el resultado de los contactos que realizaron en el mar.

78. ADF, *Fundo do compromisso Marítimo de Faro,* liv. 48, fls. 27v-30, 32v-34v, 46v-51.

79. En 1498, D. Manuel autoriza los marineros y armadores de Lagos elegir entre ellos dos o tres hombres para recoger los peces que los Hombres del Mar debían dar a los Santos y uno para tomar nota de las ofrendas. *Cortes Portuguesas: Reinado de D. Manuel I (Cortes de 1498)…, op. cit*.: 426-427.

80. El rey autorizó a los marineros y pescadores de Tavira (1486), Lagos (1487), Portimão (1519) y Faro (antes de 1527) elegir entre ellos un hombre para dividir la carne en su carnicería. ANTT, *Chancelaria de D. João II,* liv. 1, fl. 13v; liv. 19, fls. 99; *Cortes Portuguesas: Reinado de D. Manuel I (Cortes de 1498)…, op. cit*.: 424; ANTT, *Chancelaria de D. João III,* liv. 11, fls. 87-87v; ADF, *Fundo Do Compromisso Marítimo de Faro,* liv. 48, fls. 39v-40.

81. En 1497, D. Manuel autorizó a los cofrades de la Cofradía do Corpo Santo de Tavira elegir un juez para conocer y resolver los litigios entre ellos y hacer cumplir las sentencias. Lapa, A. *O compromisso dos pescadores…*, *op. cit*.: 79.

82. En 1498, en las cortes de Lisboa, la villa de Lagos solicitaba autorización al rey para que los oficiales del consejo funcionario a nivel de condado pasasen a recibir el dinero generado por la venta de los peces de los Santos. El consejo alegaba que los armadores no invertían este dinero en los santos, sino en provecho propio, comprando propiedades y que los oficiales del consejo podrían aplicar estas cuantías a la reparación y compra de ornamentos para la iglesia principal del pueblo. Ante las reclamaciones del consejo, en las mismas cortes, los marineros y armadores de Lagos respondieron pidiendo permiso del rey para elegir anualmente entre ellos dos o tres para recogieran la limosna para los Santos y un escribano para dar cuenta de todo. D. Manuel se proclamó a favor de los marineros y de los armadores, pero indicó que el corregidor debería supervisar los ingresos pasados, hacer entrega de los valores que faltaban a *um mareante homem de bem e abonado* e informar al rey de todo. *Cortes Portuguesas: Reinado de D. Manuel I (Cortes de 1498)…, op. cit*.: 423, 426-427.

83. En 1498, también en las cortes de Lisboa, el consejo de Lagos pidió que las funciones de distribución de la carne de los carniceros de los pescadores y marineros fuesen desempeñadas por un *almotacé*, pero la Corona no aceptó su solicitud. *Ibid*.: 423-424, 426-427.

Dentro de la cofradía, el cabildo, compuesto por todos los miembros, era el órgano principal, que se reunía periódicamente. A finales del sigo XV, en Faro, el cabildo se reunía al aire libre en la *Ribeira* (1498, 1499)[84], generalmente en la *Rua de Pescadores e Mareantes* (1498-1499)[85], para discutir, deliberar y gobernar la cofradía. El cabildo era un espacio de hombres, pero sus esposas podían ser llamadas a comparecer para confirmar las decisiones de los cofrades[86]. Lo que nos lleva a plantearnos si las mujeres asumirían su puesto cuando sus maridos estaban ausentes o tras su fallecimiento[87].

Sin embargo, desde finales del siglo XV, el cabildo perdió gradualmente su importancia en favor de un cabildo más pequeño, formado por 6 o 12 hombres[88], y los oficiales de la cofradía. El cuerpo de 6 o 12 debería ser formado por los más hábiles, y de mejor conciencia, que eran responsables de gobernar la institución y representarla junto a otros poderes, como el rey o consejo, y en los autos y procesiones religiosas[89]. A finales del siglo XV, en Faro, los hombres electos que no podían ejercer su actividad profesional porque tenían que ocuparse de los asuntos de la cofradía, recibían 30 reales[90]. Eran ayudados en su tarea por un grupo de oficiales, cuyo número y funciones variaba dependiendo de los recursos financieros de la cofradía. Sin embargo, solían incluir un juez, algunos mayordomos o *recebedores*, un escribano y un *repartidor*.

84. ADF, *Fundo do compromisso Marítimo de Faro,* liv. 48, fls. 33v, 46v, 51.

85. *Ibid*., fls. 33v, 49.

86. En 1498, entre las 82 mujeres de los marineros y pescadores de Faro que confirmaron el compromiso asumido por ellos para establecer una bolsa común, 12 no tenían el nombre de su marido entre los emisores del compromiso. No sabemos si se encontraban ausentes del pueblo a trabajar o tal vez se habían fallecido antes de su redacción. *Ibid*., p. 46v-51.

87. *Ibid.*

88. *Ibid*., fls. 7v-14, 27-32, 46v-52v; En los dos principales centros urbanos, Lagos y Tavira eran 12 hombres, pero en Faro eran sólo 6. ANTT, *Chancelaria de D. João III,* liv. 52, fl. 17v; ANTT, *Leitura Nova, Odiana,* liv. 7, fl. 201v.

89. ADF, *Fundo do compromisso Marítimo de Faro,* liv. 48, fls. 7v-14, 27-32, 46v-52v; ANTT, *Chancelaria de D. João III,* liv. 52, fls. 17v; ANTT, *Leitura Nova, Odiana,* liv. 7, fl. 201v.

90. ADF, *Fundo do compromisso Marítimo de Faro,* liv. 48, fl. 48.

El juez era responsable de la resolución de los pleitos entre los cofrades y los producidos a partir de los bienes de la institución[91], pero parece que su jurisdicción no se extiende a todos los marinos, ya que en 1498, en las cortes de Lisboa, sabemos por las quejas del consejo de Lagos, que era el almojarife quien trataba desde hacía varios años los pleitos judiciales de los marineros, así como los contratos y pedidos, dotes, y donaciones de embarcaciones o aparejos que estos hacían[92].

Con funciones superiores, encontramos los mayordomos, generalmente dos, que gestionaban el patrimonio, recibían sus activos[93] y presentaban las cuentas en las reuniones del cabildo. Los mayordomos podrían haber sido también responsables, como ocurría en otras cofradías[94], de designar la pareja hospitalaria que garantizaría la recepción de los más pobres en el hospital[95]. Acompañando a los dirigentes se encontraba el escriba que se ocupaba de la redacción y custodia de los libros de cuentas, de las sentencias y de otros documentos de la cofradía[96]. Como oficiales subalternos, aparecen el *repartidor* que aseguraba un reparto equitativo de la carne en las carnicerías de los marineros y pescadores[97]. Los magistrados eran elegidos anualmente por los miembros del cabido. Los cofrades elegidos no podían excusarse de realizar las tareas sin una razón legítima, so pena de grandes multas[98].

---

91. Lapa, A. *O compromisso dos pescadores…*, *op. cit*.: 79; ANTT, *Chancelaria de D. João III,* liv. 52, fl. 17; ADF, *Fundo do compromisso Marítimo de Faro,* liv. 48, fl. 8v-10, 11-13v, 27v-30, 52v-63v.

92. *Cortes Portuguesas: Reinado de D. Manuel I (Cortes de 1498)…, op. cit*.: 424-425.

93. ADF, *Fundo do compromisso Marítimo de Faro, Liv. 48*, p. 51v-53v. En 1498, los marineros y armadores de Lagos elegían entre sí dos o tres hombres para recoger sus limosnas para los Santos, pero no sabemos si se les llamarían *mordomos* o *recebedores*. *Cortes Portuguesas: Reinado de D. Manuel I (Cortes de 1498)…, op. cit*.: 426;

94. Conde, M. S. A. *O Hospital medieval do Espírito Santo de Sesimbra…*, *op. cit*.: 56.

95. *Ibid*., p. 55.

96. *Cortes Portuguesas: Reinado de D. Manuel I (Cortes de 1498)…, op. cit*.: 426-427; ANTT, *Chancelaria de D. Afonso V,* liv. 18, fl. 76; ADF, *Fundo do compromisso Marítimo de Faro,* liv. 48, fls. 8v-9v, 10v-11, 12v-13v.

97. Léase sobre la figura del repartidor la nota 79.

98. En 1498, en la Cofradía do Corpo Santo de Faro, si alguno de los 6 hombres se negasen a participar en la gestión y recaudación del dinero de la bolsa, sería obligado a pagar *300 reais brancos* y sería lanzado de la carabela o barco donde trabajaba. ADF, *Fundo do compromisso Marítimo de Faro,* liv. 48, fls. 9, 48v.

Sin embargo, el funcionamiento de las cofradías revela algunos rasgos de la desigualdad entre sus miembros[99]. En las cofradías asociadas a los *hombres de mar*, parece ser más evidente a partir del siglo XV, los miembros más influyentes y poderosos utilizaron las cofradías para fortalecer su poder institucional y su posición social y simbólica, como demuestra su participación en la procesión del *Corpus Christi*, en comparación con otros cofrades[100]. En las sociedades urbanas del Algarve, la élite de los marineros y pescadores, entre ellos: los propietarios, capitanes, maestres y timoneles de barcos, como se mencionó anteriormente.

Con respecto a la élite de los marineros y pescadores, consiguieron restringir cada vez más, con el apoyo de la Corona, la elección y desempeño de los cargos de la cofradia a un grupo más pequeño y cerrado. Desde finales del siglo XV, en Faro, el éxito de su estrategia parece estar demostrado por el hecho de que los pocos líderes que se pueden identificar normalmente son marineros importantes con lazos familiares entre sí, o que poseían un barco o de una experiencia náutica especializada[101].

Una vez asegurado su poder en la institución, fue necesario plasmarlo en el espacio urbano. La élite de los marineros y pescadores, siguiendo la costumbre de su tiempo, concurrían a la procesión del *Corpus Christi*, la principal procesión religiosa del mundo medieval. En ella cada grupo era ordenado ante Dios y ante los hombres, y el lugar ocupado y los símbolos que portaban,

99. Coelho, M. H. da C. "As confrarias medievais portuguesas: espaços de solidariedade na vida e na morte…", *op. cit.*: 179-180.

100. Barros, A. *A confraria de S. Pedro de Miragaia do Porto no século XV…*, *op. cit*. vol. 1: 62-70.

101. En 1498, los seis hombres eran Martim Rolão, marido de Leonor Afonso, Vicente Eanes, no fue posible saber cuál de los homónimos sería, Diogo Alvares, timonel y marido de Maria Gomes, Álvaro Peres, marido de Branca Eanes y hermano de João Peres, también el cofrade, João Martins da Mor y Lourenço Fernandes, marido de Joana Dias. En 1529, los seis hombreseran Vicente Rolão, hijo de Vicente Eanes o de Gomes Lourenço y marido de Margarida Gonçalves o de Isabel Nunes, Vicente da Rua, João Vasques, hijo de Clemente Vasques y marido de Beatriz Martins, André Domingues, Álvaro Gonçalves y Martim da Mor, o moço, probablemente hijo de Martim da Mor y Isabel Rodrigues. Este Martim da Mor sería ciertamente el mismo Martim da Mor, marinero y morador de Faro, que llevaba en su carabela paños de Castilla para mercaderes de Loulé en 1519. ADF, *Fundo do compromisso Marítimo de Faro,* liv. 48, fls. 27v, 33v-34, 47-47v, 48v-51; ANTT, *Núcleo Antigo,* nº 537, fls. 23-25.

mostraban su posición y poder dentro de la sociedad[102]. En 1521, en Tavira, los 12 marineros que rigían la Cofradía consiguieron la autorización del rey para ir en la procesión antes que los mercaderes de tela, cada uno con una antorcha en la mano[103]. Con respecto a los marineros restantes, se ubicaban más atrás con los agricultores, los primeros a la derecha y los segundos a la izquierda[104].

En cuanto a los cofrades[105], sólo sabemos que entre finales del siglo XV y principios del XVI, la Cofradía do Corpo Santo de Faro tenía cerca de un centenar de cofrades[106], un número considerable comparado conotras instituciones similares[107]. Los cofrades parecen ser reclutados entre los habitantes del pueblo, encontrándose sólo un natural de Viseu[108] y cuatro de Lisboa[109]. La presencia de extranjeros era reducida, siendo únicamente posible identificar tres castellanos[110]. Los cofrades, en los casos identificados, eran criados, hermanos y especialmente hijos de otros

102. Silva, M. J. V. B. M. da "A procissão na cidade: reflexões em torno da festa do Corpo de Deus na Idade Média portuguesa", Tavares, M. J. P. F. (Coord.) *A Cidade: Jornadas Inter e Pluridisciplinares*. Universidade Aberta, Lisboa, vol. 1, 1993: 197-200.

103. ANTT, *Leitura Nova, Odiana*, liv. 7, fl. 201v.

104. *Ibid*.

105. El tamaño y la composición social de las cofradías se vuelve difícil y en la mayoría de los casos imposibles de conocer debido a la pérdida de los libros de padrón, de derechos y a que los compromisos no siempre mencionan los nombres de todos los miembros presentes en su preparación. Los documentos sólo nos permite conocer el número de hermanos y sus características sociales de la Cofradía do Corpo Santo de Faro, y sólo para tres momentos cronológicos precisos, los años 1498, 1499 y 1529, ya que los compromisos escritos a lo largo de estos años identifican a los miembros de la institución, así como en 1498, a sus esposas. ADF, *Fundo do compromisso Marítimo de Faro,* liv. 48, fls. 27v-30, 28, 33-35, 46v-51.

106. Los compromisos de 1498 y 1499 han sido aprobados por, receptivamente, 95 y 85 hermanos. El compromiso de 1529 apenas registra el nombre de 32 cofrades presentes. *Ibid*., fls. 27v-28, 33v-34, 47-47v, 51.

107. En 1506, la Cofradía do Nome de Jesus de Viana do Castelo fue establecida por un grupo de 70 marineros y pescadores. Unos años más tarde, en 1513, en Lisboa, las dos cofradías de los *pescadores do alto* de Cata-Que-Farás y de Alfama reunían cerca de 141 marineros y pescadores. ANTT, *Chancelaria de D. Manuel I,* liv. 42, fls. 111-112v; Moreira, M. A. F., *Os mareantes de Viana e a construção da atlantidade…, op. cit*.: 98.

108. João Afonso de Viseu, marido de Violante Soromenho (1498-1499). ADF, *Fundo do compromisso Marítimo de Faro,* liv. 48, fls. 33v, 47, 49v.

109. João Afonso de Lisboa (1498), João Valente de Lisboa, marido de Beatriz Peres (1498), João Martins de Lisboa (1498-1499) y João de Lisboa (1499). *Ibid*., fls. 33v-34, 47, 49v.

110. João Rodrigues, castellano (1498), Álvaro Eanes Galego (1499) y un Fernão Belez e Blibao (1529). *Ibid*., fls. 28, 33v, 47v.

marineros y pescadores miembros de la institución[111], constituyendo así los grupos dentro de la Cofradía con lazos de solidaridad[112]. La mayoría estaban casados y entre ellos sobresalen los grupos familiares de los Vasques, los Dias, los Soromenho e los Rolão[113]. Por lo tanto, el reclutamiento de cofrades era un proceso cerrado.

5. CONSIDERACIONES FINALES

Por lo tanto, los *Hombres de la Mar* de los centros urbanos en el Algarve, en especial los marineros y pescadores, fundaron y desarrollaron las cofradías, con el apoyo de la Corona, sobre todo, para institucionalizar sus costumbres prácticas laborales, espirituales y defender sus intereses. Su estrategia les permitió fortalecer la identidad del grupo, especialmente a los miembros más poderosos e influyentes. Su caso no deja de plantear algunas preguntas que consideramos importantes para futuras investigaciones: el Mar fue capaz de competir con otros valores de identidad más tradicionales como los oficios? El Mar y los contactos que potenciaba influenciarían en la estandarización de los modelos de organización de los Hombres del Mar? Las cofradías instituidas por los Hombres del Mar fueron usadas para consolidar prácticas anteriores o para crear otras nuevas?

111. Las únicas excepciones parecen ser Pedro Fernandes, hijo de João Fernandes, tejedor (1499), y João Afonso, hijo de Pedro Afonso, barbero (1499). *Ibid.*, fls. 33v, 34.

112. *Ibid.*, fls. 27v-28, 33v-34, 47-47v, 51.

113. *Ibid.*

Pesca y comercio entre Castilla e Irlanda a finales de la Baja Edad Media. El caso de los marineros de San Vicente de la Barquera en Irlanda (1489-1517)

Javier Añíbarro Rodríguez
Universidad de Cantabria

1. INTRODUCCIÓN[1]

En septiembre de 1503, Juan Gómez de Bolona, pescador que se hallaba en Irlanda, le confió a unos irlandeses dos barcas suyas aderezadas con aparejos, velas y anclas valoradas en 7.000 maravedíes para que se las guardaran durante el invierno hasta el año siguiente[2].

1. Este trabajo se inscribe en el marco de las tareas de los proyectos de investigación *Las sociedades urbanas de las ciudades y villas portuarias de la Europa Atlántica en la Baja Edad Media* (HAR2012-31801), financiado por el Ministerio de Economía y Competitividad del Gobierno de España.

2. Archivo de la Real Chancillería de Valladolid [En adelante A.R.Ch.V.]. Registro de Reales Ejecutorias. Caja 213/18, 18 fols. 1507.

Al leer esta noticia, nos asaltaron numerosos interrogantes, teniendo en cuenta que 7.000 maravedíes era una cantidad considerable de dinero para la época. ¿Por qué alguien confiaría a un extranjero su medio de vida? ¿Existían entre los marineros castellanos y los lugareños irlandeses lazos que los unían hasta el punto de confiarles sus barcos? ¿O simplemente no era rentable llevar y traer constantemente barcas a Irlanda? Estos y otros interrogantes nos animaron a investigar sobre el comportamiento de los marineros de San Vicente de la Barquera en sus viajes en Irlanda, cuyos resultados exponemos en esta comunicación.

1.1. SAN VICENTE DE LA BARQUERA

Es una villa cuya fundación formal data de 1210, si bien existen pruebas de que ya existió un asentamiento anterior en el lugar. La concesión de ese fuero permitió a la villa consolidarse como núcleo de referencia en la región y desarrollar sus actividades comerciales y marítimas con garantías frente a los señoríos laicos que la rodeaban.

La economía de San Vicente de la Barquera siempre estuvo ligada a la pesca; ya en la carta fundacional se menciona que las poblaciones del lugar utilizaban nasas en la ribera con el fin de obtener pescado y marisco con el que sustentarse. Sin embargo, la tierra del lugar es deficitaria en trigo, lo que obligó a obtener dinero del pescado con el fin de intercambiarlo por cereal. Como actividad agrícola importante solo podemos mencionar el cultivo de la uva, ya sea a través de parras o de vides, cuya importancia económica fue en todo caso secundaria y estuvo a la sombra del pescado.

Con el desarrollo demográfico y urbanístico de la villa en los siglos XIII y XIV, los caladeros y pesquerías cercanos a la costa resultaron insuficientes para satisfacer las necesidades económicas de la villa, y se hizo necesario buscar pesquerías cada vez más lejanas. Ya en el último tercio del siglo XV, encontramos a pescadores de San Vicente de la Barquera en caladeros como Galicia, la Berbería, Irlanda, o incluso ya en los albores del siglo XVI, Terranova.

2. IRLANDA

2.1. UBICACIÓN GEOGRÁFICA

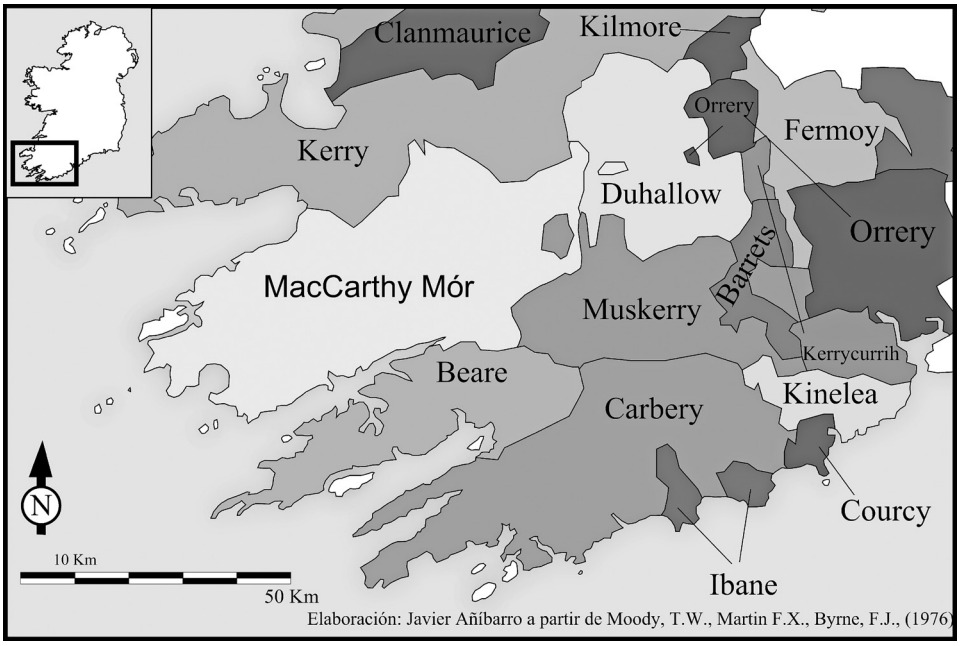
De todas estas zonas, en esta comunicación me limitaré a hablar de la actuación de los vecinos de San Vicente en Irlanda. Se trata de un reino aislado del continente europeo, en un entorno geográfico privilegiado pues la comunicación por vía marítima le permitía mantener contactos con Portugal, Castilla, Bretaña, y por supuesto, Inglaterra. Esta situación permitía a los irlandeses acceder fácilmente al comercio de la sal de Aveiro y Bourgneuf que requerían para el procesado de su pescado[3].

Desde finales del siglo XIV, pero sobre todo durante el siglo XV, los historiadores, como Maryanne Kowaleski, han observado un desplazamiento de la importancia del sector naval desde los puertos del Este de Inglaterra (Yarmouth, Scaborough, Rye, Kent) hacia los situados en la parte más occidental (Devon, Darthmouth)[4]. En este proceso Irlanda se alza como uno de los principales beneficiados, pues sus caladeros atraen a pescadores ingleses, quienes tratan de suplir el vacío dejado por los puertos en decadencia del este y buscan satisfacer la alta demanda en cantidad y variedad de pescado en los mercados ingleses. Para ello, se instalaron en asentamientos temporales favoreciendo la industria del secado y ahumado del pescado en la región. Como consecuencia, pescadores procedentes de la Bretaña, y sobre todo, de Castilla, comenzaron a acudir a aquellas aguas atraídos por el buen precio del pescado y las facilidades para pescar en ellas[5].Testimonios de la época aseguraban que los marineros de los puertos del norte de la Península Ibérica podían conseguir pescado en Irlanda a un precio que les permitía duplicar su valor si lo vendían en Castilla, así en 1515 Román, un vecino de San Vicente de la Barquera aseguraba que "*es* çierto *que*

3. Kowaleski, M. "The expansion of the south-western fisheries in late medieval England", *The Economic History Review. New Series,* 53/3, 2000: 429-454 [449].

4. *Ibidem:* 450-451.

5. La historiografía tradicional ha incidido en la importante presencia de los españoles en esta aguas, cuyo dominio fue tal que llegaron a eclipsar a los ingleses o franceses. Hoy en día, no obstante, estudios más recientes admiten que aunque la presencia de castellanos es la dominante, no conviene infravalorar a los ingleses y bretones que ya acudieron a las pesquerías de Irlanda desde tiempo atrás. Naessens, P. "Gaelic lords of the sea: the coastal tower houses of South Connemara", en Doran, L.; Lyttleton, J. (eds.) *Lordships in medieval Ireland. Image and reality.* Ed. Heritage Concil of Ireland, Dublin, 2007: 217-235, [221].



Il. 1. Mapa político del suroeste de Irlanda en 1534

se venyera en salvamyento a estos Reynos de España que de una blanca fiziera dos, segund que oy vale el pescado en esta vylla"[6].

2.2. ORGANIZACIÓN POLÍTICA

A finales del siglo XV y comienzos del XVI Irlanda, pese a depender políticamente del rey de Inglaterra, conservaba un sistema feudal de señoríos (*oireacht* o *pobal* en su lengua natal) que le otorgaban en su conjunto cierta autonomía[7]. El sistema de administración colonial impuesto desde Dublín por parte de los

6. Archivo General de Simancas [en adelante A.G.S.], Cámara de Castilla, Pueblos, leg. 17, doc. 360, transcrito en Añíbarro Rodríguez, J. *Las Cuatro Villas de la Costa de la Mar en la Edad Media. Conflictos Jurisdiccionales y comerciales*. [En línea] Universidad de Cantabria, Santander, Tesis Doctoral Inédita, 2003 http://repositorio.unican.es/xmlui/handle/10902/3343 [último acceso 26 Octubre 2015], doc. 50, : 598-610, [607].

7. Duffy, P. J.; Edwards, D.; Fitzpatrick, E. "Introduction", Duffy, P. J.; Edwards, D.; Fitzpatrick, E. (Eds.) *Gaelic Ireland c. 1250-1650. Land, Lordship and Settlement*. Ed. Four Courts Press, Dublin, 2001: 21-73, [39].

ingleses tuvo un carácter marginal, limitado al área oriental de la Isla. Por el contrario, el control efectivo del territorio permaneció en manos de los señores locales hasta finales del siglo XVI.

Fue con estos señores con quienes tuvieron que negociar los marineros de San Vicente de la Barquera los permisos, seguros y derechos de pesca. Los señores locales residían en casas-torres ubicadas en puertos o refugios en torno a los que se erigía una población. Estas casas-torres funcionaban como atalayas desde las cuales se vigilaban las pesquerías o el tránsito naval, y al mismo tiempo funcionaban como sede de poder político y militar[8]. También fue en esos enclaves donde los marineros de San Vicente comerciaron y se abastecieron de agua dulce potable y otras vituallas.

3. LA ACTIVIDAD PESQUERA Y COMERCIAL

3.1. LA ACTIVIDAD PESQUERA

San Vicente de la Barquera fue una villa volcada al mar, cuyo motor económico consistió principalmente en la actividad pesquera[9]. Sin embargo, existían otros destinos pesqueros más cercanos y seguros que Irlanda. La primera pregunta que nos asalta es por qué los marineros de San Vicente de la Barquera de finales del siglo XV y comienzos del XVI decidieron emprender un viaje tan largo y peligroso en la búsqueda de caladeros tan lejanos como los irlandeses.

La respuesta a este interrogante es compleja y llena de matices. Por un lado, desde finales del siglo XV la villa se encontraba con dificultades económicas: el aumento demográfico experimentado desde del siglo XIII, unido a la carestía de cereal que las villas costeras del norte peninsular sufrieron en el cambio del siglo XV al XVI, obligaba a estas poblaciones a comprar el cereal a un alto precio. Resulta muy revelador que por dos años consecutivos, en 1504

8. Sobre las casas-torre de los enclaves ingleses, véase Naessens, P. "Gaelic lords…." *Op. cit.,* : 217-235; Breen, C. "The maritime Cultural Landscape in Medieval Gaelic Ireland", Doran, L.; Lyttleton, J. (Eds.), *Lordship in medieval Ireland: image and reality*. Four Courts Press, Dublin, 2007: 418-435, [421-423].

9. Añíbarro Rodríguez, J. "Conflictos jurisdiccionales y económicos en una villa de la costa cantábrica durante la baja Edad Media. San Vicente de la Barquera (1460-1522)", Solórzano Telechea; J. A., Viana, M. (Eds.) *Economia e instituções na Idade Média. Novas abordagens*. Centro de Estudos Gaspar Frutuoso, Ponta Delgada, 2013: 183-197, [184].

y 1505, la villa de San Vicente quebrara sus cuentas por una cantidad nada desdeñable, 150.000 maravedís. Este período coincide con una carestía de grano y en consecuencia, un incremento de su precio, lo que posiblemente repercutió negativamente en las economías familiares y consecuentemente, en la recaudación fiscal[10]. Por otro lado, a nivel urbanístico, el concejo urbano veía como una urgencia invertir en obras públicas indispensables para el buen abastecimiento de la ciudad[11]. La pesca de bajura, aunque importante para la economía local, resultaba insuficiente, y además estaba estrechamente regulada por la cofradía de mareantes para evitar la sobreexplotación.

Se hacía necesario, pues, viajar a caladeros lejanos, donde las autoridades locales no pusieran demasiados reparos y los bancos de pescado fueran abundantes. Sabemos que los pescadores de San Vicente de la Barquera ya conocían los caladeros irlandeses, desde el siglo XIV[12]. Con el paso del tiempo, las visitas a Irlanda se hicieron más frecuentes, hasta el punto de resultar imprescindibles para la economía de la villa: obtener el pescado a bajo precio en Irlanda y venderlo en los mercados de Castilla aseguraba tanto a los mercaderes y pescadores como al concejo de San Vicente ingresos suficientes para garantizar su supervivencia. Coincidiendo con el acercamiento diplomático entre Castilla e Inglaterra que desde 1480 facilitaba el intercambio comercial entre Irlanda

10. A.G.S., Cámara de Castilla, Pueblos, leg. 17, doc. 348. Se trata de un interrogatorio que tiene como fin demostrar la necesidad que la villa tiene de conseguir por vía de la sisa entre 200.000 y 300.000 maravedís. En la quinta pregunta que se formula a los testigos se expresa que ha habido quiebra: "*Yten sean preguntados sy saben que en los años pasados de quinientos e quatro e* çinco *a vido quiebra en las rentas de sus altesas de esta dicha villa e perdida en ella fasta en contia de* çiento *e* çinquenta *myll maravedis, la qual quiebra paga la dicha villa*".

11. Estas obras consistieron en tres puntos: el arreglo de los caños que traían agua potable a la villa, el mantenimiento de los muelles y murallas, y sobre todo, la construcción y mantenimiento de dos puentes de piedra sin los cuales la villa quedaba prácticamente aislada por tierra. Solórzano Telechea; J. A. Añíbarro Rodríguez, J. "Infraestructuras e instalaciones portuarias, fluviales e hídricas en las villas del norte peninsular a finales de la Edad Media: las obras públicas como instrumentos del poder", Del Val Valdivieso, Mª. I.; Villanueva Zubizarreta, O. (Eds.) *Musulmanes y cristianos frente al agua en las ciudades medievales*. Ediciones de la Universidad de Castilla-La Mancha, Publican, Santander, 2008: 275-306, : 286-287 [294-296].

12. Arízaga Bolumburu, B. "Gentes de mar en los puertos medievales del Cantábrico", Solórzano Telechea, J. A.; Bochaca, M.; Aguiar Andrade, A. (Eds.) *Gentes de mar en la ciudad atlántica medieval*. Instituto de Estudios Riojanos, Logroño, 2012: 19-44, [32-33].

y San Vicente de la Barquera, las pesquerías de la isla se consolidaron como destino por antonomasia de los pescaderos barquereños[13].

Además, las pesquerías irlandesas eran bien conocidas por los pescadores castellanos: sabemos que los vecinos de San Vicente de la Barquera acostumbraban a visitar la pesquería denominada Canto Viejo, cuya ubicación exacta no hemos podido precisar[14]. Los caladeros que más frecuentaron los castellanos se situaban en las costas del sur y el oeste de Irlanda, allí se concentraban en gran número los meses de verano junto a otros pescadores ingleses[15]. Tal fue la cantidad de pescadores en aquellas aguas, que a mediados del siglo XV las autoridades inglesas lamentaban que se estaba perdiendo una gran cantidad de dinero en forma de exportación ilegal de pescado salado. Para paliar esas pérdidas, entre 1449 y 1465 se implementaron medidas como limitar la captura de pescado en Baltimore y Cork, u obligar a los pescadores extranjeros a pagar tasas y licencias por pescar en aquellas aguas[16]. Sin embargo, aquella región estaba fuertemente controlada por los diversos señores locales, quienes fueron, en última instancia, los más beneficiados por la actividad pesquera en el territorio.

Los marineros de San Vicente de la Barquera partían de su villa con destino a Irlanda en verano, en el mes de junio[17]. No iban individualmente: partían en varias naves de gran calado, normalmente carabelas o naos que viajaban juntas formando una flota. Junto a ellas, o incluso dentro de ellas, se llevaban otras naves más pequeñas como pinazas, bateles o barcas. Las naos y carabelas

13. Childs, W. "Ireland's Trade with England in the Later Middle Ages", *Irish Economic and Social History*, IX (1982): 5-33, [18].

14. Añíbarro Rodríguez, J. "La actividad pesquera en las Cuatro Villas de la Costa durante la Baja Edad Media", Añíbarro Rodríguez, J.; Carvajal de la Vega, D.; Vítores Casado, I. (Coords.) *Relaciones norte-Sur en la Europa Medieval*, Santander, 2015: 41-64; p. 51, *vid*. nota 16.

15. Arízaga Bolumburu, B. "Gentes de mar...", *op. cit.:* 40, donde se facilita un mapa con las principales zonas de pesca practicadas por los castellanos y vascos en Irlanda.

16. Kowaleski, M. "The expansion of fisheries…", *op. cit.:* 442-443.

17. En ese mes es cuando en la documentación figura que los marineros realizaban los preparativos. A.R.Ch. V. Reales Ejecutorias, caja 274/37, "*que en un dia que se contava syete dias del mes de Junyo del año que paso quinientos e* çinco años, el dicho Juan de Corrales le *avia comprado diez fanegas de sal medidas por lo alto para llevar al viaje de Yrlanda para salir a su pesqueria que alla yvan a faser".*

servían como "base" o "nave nodriza" y al llegar a su destino, se diseminaban no sin antes acordar un día y un lugar para volver a reunirse e iniciar el viaje de vuelta todos juntos. La razón de este modo de viajar era principalmente la seguridad; mantenerse todos juntos les hacía fuertes frente a un ataque de fuerzas enemigas, y los navíos que utilizaban para navegar resultaban más seguros que las chalupas y pinazas en caso de tormenta. Aún con todo, la pérdida de vidas humanas fue una constante; entre 1515 y 1516 los vecinos de San Vicente estimaron en unas 100 las muertes en el mar, especialmente durante los viajes a Irlanda:

> *"[...] en el año pasado de quinientos e qunyse* años, *pereçió en la mar de Canto Viejo una nao de esta dicha villa* [de San Vicente de la Barquera] *a donde murieron en ella quarenta hombres, pocas más o menos, e asy mismo en este presente año de quinientos e diez e seys años, sabe y es muy notorio, que se perdieron en la costa del Reyno de Yrlanda quatro pynaças grandes en la mar, e mucha gente de ellas, e una nao en las mares de Tierranova, en que murieron en las dichas quatro pinaças e una nao fasta sesenta o setenta hombres de manera que en las dichas dos naos e quatro pinaças que asy se perdieron de la dicha villa de un año e medio a esta parte pudieron morir fasta* çient *hombres, poco más o menos"*[18].

Durante todo el verano los marineros se desplazaban a las pesquerías en sus naos; de ellas partían barcas, bateles y pinazas que eran las utilizadas para pescar y faenar en el mar aprovechando los cardúmenes de peces que visitan la región en los meses del estío. Al comienzo de la jornada, los pescadores se distribuían en diferentes barcas que eran utilizadas como "lanzaderas" en busca de bancos de pescado[19]. Una vez completada la captura, volvían a la nave principal, depositaban el pescado e iniciaban los preparativos para la próxima jornada.

---

18. A.G.S. Cámara de Castilla, Memoriales, Leg. 120, doc. 80, fol. 5v.

19. Esta metodología de trabajo ya fue observada en Arízaga Bolumburu, B. "Gentes de mar..." *op. cit.*, p. 32; en el caso concreto de los vecinos de San Vicente de la Barquera, *vid.* A. R. Ch. V., Reales Ejecutorias, caja 213/18, *"(…) que el dexaba lli dos varcas suyas con las que avya pescado su nao (…)"*. Es decir, que también empleaban las barcas como auxiliares de las naos para pescar.

La actividad pesquera de villas como San Vicente de la Barquera se incrementó entre los siglos XIV y XV porque el mercado castellano demandaba una gran cantidad de pescado que las pesquerías irlandesas podían ayudar a satisfacer. Los cristianos tenían vedado el consumo de carne durante prácticamente la mitad de los días del año, y por ello también se agradecía que el pescado fuera variado. En este sentido el mar de Irlanda proveía a los pescadores de una amplia gama de pescados: abadejo, congrio, merluza, eglefino, sardinas, mújol, salmón, bacalao, etc…[20] en los documentos que hemos analizado, las especies preferidas por los marineros de San Vicente fueron el congrio, la sardina y una especie denominada "*pellate*" cuya identificación nos ha sido imposible de corroborar, pero que a modo de conjetura, podríamos identificar con el abadejo[21].

Además de herramientas, aparejos, jarcia, vituallas, armas y algunos productos con los que comerciar, los marineros de San Vicente de la Barquera también llevaban en sus embarcaciones sal. Era una cantidad considerable; en 1512 Juan de Corrales, vecino de San Vicente de la Barquera, compró una cantidad considerable de sal: diez fanegas "*medidas por lo alto para llevar al viaje de Yrlanda para salar su pesquería"*. Tanta sal era aquella que no cabía en la bodega de la carabela[22]. En 1517, Juan de Oreña metió en la carabela de la compañía con la que se fue a Irlanda cuarenta fanegas de sal, más un barril de sal[23]. Éste era un producto deficitario en Irlanda, y por tanto podía ser vendido con beneficios. Además, los vecinos de San Vicente de la Barquera, disponían de derechos que les permitían adquirir sal de excelente calidad en los puertos atlánticos; sabemos que la compraban en Galicia (procedente en realidad de

20. Kowaleski, M. "The expansion of fisheries…" *op. cit.:* 439, 449.

21. A. R. Ch. V., Reales Ejecutorias, caja 337/7, "*E otrosy dezimos que el dicho Juan Merçed* dé *quenta los dichos Alonso Gonçales e Juan de Oreña e a cada uno de ellos por la parte que le convienen de todo el pescado e congryo e pallate e sardyna e otras cosas que fueron a su cargo dentro de seys dyas"*. La razón que nos lleva a identificar el pellate con el abadejo es que el sonido de esta palabra recuerda a su nombre en inglés, *Pollock* que coincide con otras lenguas germanas *Pollak*. De ahí tomó Nilsson su nombre científico, *Pollachius pollachius*.

22. A. R. Ch. V., Reales Ejecutorias, caja 274/37, "[…] *porque la caravela del dicho Juan de Corrales estava muy cargada y empachada de pertrechos e bastimentos que llevaba para el dicho viaje"*.

23. A. R. Ch. V., Reales Ejecutorias, caja 337/7. "*A esto dezimos que bastaban las cuarenta fanegas de sal que llevó de esta villae en quanto a lo que dize que compro a Juan Garçia el barril de la sal, que se descopye de la primera quenta"*.

las salinas portuguesas de Aviero y Setúbal), aunque también podían comprarla en Bourgneuf, Francia[24]. No obstante, la función principal de llevar sal a Irlanda iba más allá de venderla como un producto más.

La sal resultaba útil para procesar el pescado, en especial si se iba a comerciar en tierra firme y debía recorrer largas distancias. Las propiedades de este producto deshidratan la carne y la protegen tanto de agentes bacterianos como de la descomposición natural. Llevar sal a las pesquerías permitía a los marineros procesar su propio pescado en las naves. La técnica de destripar, salar y envasar arenques mientras los botes se hallaban aún en el mar, ya la practicaban los flamencos y holandeses desde finales del siglo XIV, pero existen indicios que sugieren que esa técnica llegó en el siglo XV a la zona del Suroeste de Inglaterra e Irlanda[25]. El hecho de que los marineros castellanos reservasen un espacio importante en las bodegas de sus navíos a la sal indica que debieron aprender y aplicar técnicas similares en especies diferentes al arenque.

Se ha documentado la existencia de algunos campamentos o asentamientos temporales de ingleses en las costas de Irlanda de comienzos del siglo XVI que podríamos calificar como factorías de pescado. En ellas se trabajaba con métodos de conservación novedosos como el ahumado, así como con técnicas más tradicionales como el salado y secado de pescado[26]. Posiblemente los marineros de San Vicente de la Barquera conocieron y visitaron asentamientos como aquellos y adquirieron en ellos conocimientos que aplicar durante sus travesías. Por tanto la labor de los pescadores no se limitaba solamente a la captura del pescado, también lo procesaban, lo transformaban en una materia elaborada, transportable y conservable.

24. Kowaleski, M. "The Expansion of fisheries…" *op. cit.:* 449; Ruiz de la Peña, J. I. *Las "polas" Asturianas en la Edad Media*. Publicaciones del Departamento de Historia Medieval de la Universidad de Oviedo, Oviedo, 1981: 233; Ferrerira Priegue, E. *Galicia en el comercio marítimo medieval*. Fundación Pedro Barrie de la Maza, La Coruña, 1988: 156-161. Añíbarro Rodríguez, J. *Las Cuatro Villas... op. cit.:* 276-277.

25. Kowaleski, M. "The expansion of fisheries…" *op. cit.*,p. 449-450. La evidencia a la que se refiere la autora es la llegada a Irlanda de ingentes cantidades de arenque blanco salado envasado en barriles.

26. *Ibid.:* 450.

La campaña de verano irlandesa finalizaba en el otoño, cuando se iniciaban los preparativos para la vuelta, normalmente entre septiembre y noviembre. También era posible que la campaña se alargarse hasta diciembre, en la altura de Navidad, pero noviembre figura como el mes predilecto para volver[27]. Ello no significaba que los marineros volviesen a su hogar: podían haber comprado mercancía en los puertos irlandeses y decidir venderlo en Flandes, Inglaterra o incluso dirigirse a aguas meridionales, como la Berbería o el Mediterráneo. Esta dinámica podía continuar hasta la próxima campaña irlandesa, lo que provocaba que los pescadores y comerciantes fácilmente pasasen varios años sin visitar sus hogares, como veremos más adelante[28]. Aquellos que decidían acudir a San Vicente en septiembre, también podían embarcarse en la siguiente campaña pesquera centrada en Galicia, que comenzaba en San Miguel, el 29 de septiembre, y finalizaba en San Martín, el 11 de Noviembre[29].

3.2. LA ACTIVIDAD COMERCIAL

Aunque el principal atractivo de las costas irlandesas era el pescado, los marineros de San Vicente de la Barquera que las visitaban también aprovecharon su estancia para comerciar. De hecho, no todo el pescado que traían era capturado por ellos. Sabemos, gracias a la documentación, que los navegantes castellanos también lo compraban. Por ejemplo, la compañía de Juan González de Oreña, Juan Merced y Alonso González, todos vecinos de San Vicente de la Barquera, tenía como cometido tanto pescar como comprar pescado en Irlanda[30]. Más claro lo dice Pedro Gutiérrez de Comillas, que fue a la Bahía de Bantry a *"comprar e pescar pescado"*[31]. Según el testimonio de este vecino de San Vicente de la Barquera, los marineros primero vendían las mercancías por dinero.

27. Arízaga Bolumburu, B. "Gentes de mar...", *op. cit.*: 33-34.

28. A.G.S., Cámara de Castilla, Pueblos, leg. 17, doc. 380, 18 de Agosto de 1514.

29. Arízaga Bolumburu, B. "Las actividades económicas de las villas marítimas del norte peninsular", *Las sociedades urbanas en la España Medieval: XXIX Semana de Estudios Medievales de Estella*. Gobierno de Navarra, Pamplona 2003: 195-242: 22, *vid*. nota 78.

30. A.R.Ch.V., Reales Ejecutorias, caja 337/7, "[...] *que los dichos compañeros pescaron mas congrios e pallate, que les dyo por quenta e asy mesmo dio por quenta aver comprado dozientas e treynta docenas de pescado para la dicha compañía"*.

31. A.G.S., Cámara de Castilla, Pueblos, leg. 17, doc. 360, "*yo llevé para trabtar vino, e alumbre, e seda, e coral e sal e otras mercadorias que allá vendí de más de esto thenya allá un barco con sus aparejos e con él quatro ombres e dos moços e mas my persona e oviendo ya vendido las dichas mercadorias e yendo con el dicho barco e*

Cuando tenían suficiente capital, los pescadores se dirigían a los puertos cercanos a las pesquerías para allí abastecerse de agua, vituallas y otros pertrechos y encaminarse a las pesquerías donde obtener el pescado, y también para comprarlo a buen precio. Los productos que traían los marineros de San Vicente para comerciar eran principalmente vino, alumbre, azafrán, coral, seda, etc… eran casi todos bienes de lujo. Salvo el vino y el alumbre, el resto de mercancía destinada a comerciar era de poco volumen y peso y poseía en cambio un gran valor económico. Eran fáciles de transportar y no ocupaban mucho espacio en las bodegas, por tanto resultaban ideales para venderlas en los puertos y obtener moneda local con la que adquirir vituallas, pescado o pagar los seguros y fianzas necesarias para practicar la pesca.

En este sentido, se ha documentado que a mediados del siglo XVI las autoridades locales irlandesas de Kenmare admitían que los españoles pagasen en especie, concretamente en vino, las tasas e impuestos que les requerían para poder pescar en las inmediaciones[32].

No sorprende que los irlandeses admitiesen el vino como forma de pago, puesto que fue el producto más demandado por el mercado irlandés durante la Baja Edad Media. Sus principales proveedores, Nantes y La Rochelle, dejaron de garantizar los suministros de vino debido al desarrollo de la Guerra de los Cien años. Este hecho fue inteligentemente aprovechado por mercaderes castellanos que comenzaron a cubrir ese vacío en la demanda.

En este sentido, sabemos que los vecinos de San Vicente de la Barquera plantaban parras en las fachadas de sus casas y disponían de viñas en los alrededores de San Vicente de la Barquera. También en la documentación se mencionan numerosos lagares donde se prensaba la uva, lo que indica que el cultivo de este producto se orientaba a la industria vinícola.

La cuestión que nos planteamos es si ese vino estaba destinado a un consumo local, o si por el contrario, podía ser el que llevasen a Irlanda para comerciar.

---

gente e con el dinero que asy avia fecho de las dichas mercadorias al lugar de Ventris [Bantry] *que es en el Reyno* [de Irlanda] *a comprar e pescar pescado* […]".

32. Breen, C. "The Maritime Cultural…." *op. cit.:* 423-424.

Wendy Childs afirma que solamente una pequeña parte del vino que llevaban los mercaderes del norte peninsular era de producción local; la mayor parte del vino comercializado en realidad procedía de los grandes centros productores, como la propia Gascuña, y los mercaderes castellanos aprovecharon su condición de transportistas para enviar ese vino a las costas irlandesas[33].

Si volvemos a los documentos a los que antes nos referíamos relativos a los productos que se llevaban a Irlanda para comerciar, encontramos que no procedían del *hinterland* de la villa. En 1515, Pedro Gutiérrez de Comillas, vecino de San Vicente, afirmó haber vendido en Irlanda vino, alumbre, seda, coral, sal y otras mercancías, productos que son difíciles de obtener en San Vicente. Dos años más tarde, en 1517, una compañía de varios vecinos de San Vicente vendió en Irlanda varias botas de vino que se especifica como procedente de Andalucía, así como azafrán, alumbre y sal[34]. Ello nos lleva a coincidir con la tesis de Childs en el caso de San Vicente de la Barquera, si bien en el caso de otras villas similares situadas más al este, como Castro Urdiales, parece que la exportación de vino local a Irlanda tuvo que ser regulada para evitar el desabastecimiento de vino en la villa[35].

A cambio de estos productos mencionados, los mercaderes castellanos obtenían principalmente pescado, pero también cacheras, esto es, ropa de

33. Childs, W. "Ireland's Trade..." *op. cit.:* 11.

34. A.G.S., Cámara de Castilla, Pueblos leg. 17, doc. 360, "[...] *en el trabto de la pesqueria conviene a saber que yo* [Pedro Gutierrez de Comillas] *parti de esta dicha villa con los navios e naos que ivan e fueron a la dicha pesqueria al Reyno de Yrlanda en el mes de Junyo del año proximo pasado de quinientos e catorze en las quales yo lleve para trabtar vino, e alumbre, e seda e coral e sal e otras mercadorias que alla vendí.* A.R.Ch.V., Reales Ejecutorias, caja 337/7, [...] *el dicho Juan de Orña en la quenta dixo aver vendido cada una de las botas del vyno que llevo del Andaluzia por tres myll maravedis* (…) *avia vendido diez e ocho libras de açafran que llevo a syete e a seys dineros* (…) *mas tres quintales e sesenta e ocho libras de alumbre que llevó que vendió* çierta *parte e les dio en quanta averlo vendido a dinero e medio en otras cosas de por menudo que llevó e vendía en el dicho Reyno de Yrlanda* [...]".

35. Baró Pazos, J.; Galván Rivero, C. *Libro de ordenanzas de la villa de Castro Urdiales (1519-1572). Introducción. Transcripción del Facsímil*. Universidad de Cantabria, Castro Urdiales, 2006: 184, "[...] *que en esta villa la mayor parte o todos los vecinos della tienen vino de su cogeta, y en entrar en esta villa vino de fuera ny lo llevar por mar a Yrlanda cargado en los navios que ban a ella, viene muy gran daño y perjuizio a los vecinos desta villa que tienen vinos".*

lana tosca y de pelo largo por ambos lados[36]. También Irlanda era famosa por sus pieles principalmente de marta, nutria, ardilla, cordero o zorro. Tal vez estos productos no tuvieran una gran demanda en Castilla, pero los castellanos podían venderlos a buen precio en los puertos flamencos que entraban dentro de sus rutas comerciales[37].

3.3. LAS RELACIONES CON LOS IRLANDESES

Como ya mencionamos anteriormente, los pescadores castellanos, y entre ellos los de San Vicente de la Barquera acostumbraron a visitar las pesquerías situadas en el oeste y el sur de Irlanda. Aquella región estaba controlada por señores locales que se beneficiaban económicamente de la llegada de pescadores extranjeros. Por un lado, cobraban derechos de paso, seguros y licencias por utilizar el mar que caía en sus jurisdicciones. Por otro lado, además, eran conscientes de que en sus manos estaba el aprovisionamiento de agua y comida que las tripulaciones de las naves requerían para sobrevivir, y también supieron sacar partido de esa situación[38]. De forma complementaria, los señores locales enviaban pequeñas flotas de galeras que patrullaban las aguas cercanas para proteger las costas de piratas y otros enemigos[39].

Existía por tanto una simbiosis entre los señores locales y los pescadores o mercaderes extranjeros que iban a faenar a aquellas aguas; los extranjeros traían consigo riquezas y bienes cotizados en tierra, y los irlandeses les abastecían, les permitían pescar en las inmediaciones y les protegían y daban seguridad a cambio de dinero o mercancías.

En todo caso, también hubo momentos de tensión y las relaciones entre los marineros extranjeros y las autoridades locales en ocasiones se tornaron tensas. Un ejemplo de ello lo encontramos en 1514 cuando Pedro Gutiérrez

36. A.R.Ch.V., Reales Ejecutorias, caja 337/7, "*Juan de Oria se partó de la dicha villa de Sant Viçente para el dicho Reyno de Yrlanda e recibió e llevó las dichas mercaderias las quales vendió en el dicho Reyno de Yrlanda e bizola emplear de* çierta *parte de los maravedis en las dichas mercaderias valieron en pescado e congrio e cacheras e otras mercadorias".*

37. Childs, W. "Ireland's Trade…" *op. cit.:* 6-7.

38. Breen, C. "The maritime Cultural..." *op. cit.:* 420-421.

39. *Idem.:* 431.

de Comillas y seis hombres más, todos vecinos de San Vicente de la Barquera, fueron asaltados y robados en la Bahía de Bantry. Los hombres de San Vicente afirmaron que habían pagado el seguro y los derechos de paso a Dannol, el señor del lugar, y no comprendían por qué habían sido atacados[40].

Las autoridades locales, lejos de amparar a estos castellanos, optaron por ignorarlos. Nos parece un hecho significativo que uno de los mozos de Pedro Gutiérrez, de nombre Juan Román y 20 años de edad, lograra escapar con algo de dinero hasta tierra y allí refugiarse en un monasterio franciscano. Sin embargo, los asaltantes se enteraron de ello, acudieron a la iglesia donde se hallaba, entraron y se llevaron por la fuerza a Juan Román y el dinero[41]. Varias preguntas nos asaltan ante este hecho: ¿Existía complicidad entre los franciscanos y los asaltantes? ¿Las autoridades locales no se alertaron por lo ocurrido? Es de esperar que este episodio se saldara con gritos y peticiones de auxilio por parte de Juan Román ¿por qué entonces desde la villa no enviaron hombres al monasterio? ¿Por qué las autoridades locales ignoraron a los castellanos cuando solicitaron ayuda tras el robo?

La respuesta a estos interrogantes se revela cuando conocemos la persona que estaba al frente del asalto: Danol, el hijo mayor de Danol de Sulvan, el señor de Beara[42]. Desconocemos el motivo último que movió a Danol a atacar a la

40. A.G.S., Cámara de Castilla, Pueblos, leg. 17, doc. 360: "*toviendo paz e concordia el dicho Dannol, señor de Viaran e Ventris e sus suditos e naturales la reyna nuestra señora e los suditos naturales de estos reynos. E toviendo con ellos seguro como nosotros thenyamos e estavamos so su amparo como es notorio, lo qual no estante que le fue dicho e demandado al dicho Dannol, señor de la dicha Biaran e Ventris, e le consto no quiso remdiar sobre ello ny baser justiçia* [...]".

41. *Ibid.*, Séptima pregunta del interrogatorio: "*Yten sy saben que demas de lo que dicho es, fueron a la yglesia de Sant Françisco donde se refuxo un companero de los que comigo yban en el dicho lugar de Bientres e le sacaron por fuerça de la dicha yglesia e asy sacado poniéndoles los cochyllos a los pechos e faziendole otras injurias e queriendole matar. De fecho le tomaron y robaron por fuerça e contra su voluntad quatroçientos reales e nueve dcados de oro segund la estimación del dicho Reyno de Yrlanda".* Más adelante se ofrece testimonio de Román, hijo de Sancho de la Herrera, quien afirma ser él ese mozo y que es verdad lo preguntado.

42. El término *Danol* en realidad hace referencia a "*Donal*", y está escrito por el escribano según la fonética castellana, pero sin acentuar la primera sílaba. El término *Sulvan* se refiere a la manera con la que el escribano anotó "*O'Sullivan*". Por tanto podemos identificar al agresor como Donal O'Sullivan, y su padre sería Donal O'Sullivan Beare, señor de Beara y Bantry. *Ibid. "Primeramente fueron preguntados sy conçen a my el dicho Pedro Gutierre e a Danol, fijo mayor de Danol de SolvianVierra, señor de la dicha Viaran e Ventris que es en el Reyno de Yrlanda* [...]*; Ytem sy saben etc. que el dicho Danol, hijo del señor de Viaran e los otros que al dicho tiempo fueron e se hallaron con el, han seydo e son familiares e alegados e criados e contino comysale del dicho*

embarcación de Pedro Gutiérrez de Comillas, máxime cuando aseguran varias veces disponer del seguro por parte de su padre. Y nos sorprende porque este parece que fue un hecho aislado. Los mismos testigos afirman que "[...] *los veçinos de esta vylla van cada año al dicho Reyno de Yrlanda en sus navíos e el dicho señor los asegurase, les lleva por cada navyo* çiertos *ducados porque los asegura"*[43]. Es decir, que los marineros de San Vicente de la Barquera acostumbraban a pagar por el seguro, de ahí que extrañe el comportamiento de Danol.

Este episodio aislado puede, no obstante, aportarnos información sobre la realidad cotidiana de las relaciones entre los castellanos y los irlandeses. En primer lugar, los propios vecinos de San Vicente admiten que conocen el lugar, que pagan los seguros normalmente y que todos los años visitan la Bahía de Bantry para pescar. En segundo lugar, se dice que todos los españoles que frecuentan Irlanda conocen a Danol (padre) y a su hijo Danol; es decir, conocían a las autoridades locales y estaban enterados de asuntos relacionados con la política de Bantry y su región.

Por otro lado, las relaciones entre los marineros de San Vicente de la Barquera y los nativos irlandeses parecen ser cordiales, incluso podría decirse de cooperación mutua. Años antes de lo sucedido en Bantry, en 1503, los vecinos de San Vicente de la Barquera acostumbraban a confiar las barcas que empleaban en Irlanda a los naturales del lugar durante el invierno[44].

El acuerdo consistía en que los irlandeses cuidaban sus barcas y a cambio éstos podían emplearlas libremente para moverse entre los puertos. La razón era que el espacio que ocupaban aquellas barcas en la flota podía ser utilizado para transportar pescado u otras mercancías tanto en la ida como en la vuelta de la campaña. No eran barcas de gran tamaño, pero sí estaban convenientemente

---

señor de Viaran, y el dicho Danol su hijo familiar e persona que haze su mandado y estan e resyden en su casa e conpanya [...]; *A la quatorzena pregunta dixo que en toda la tierra de Yrlanda es avido e thenydo el dicho Danol por hijo legimtimo del dicho señor de Viaran y es mayorasgo de los hijos que él tiene y por todos los españoles lo tienen por tal su hijo* [...]".

43. *Idem*.

44. A.R.Ch.V., Reales Ejecutorias, caja 213/18.

equipadas para llevar a cabo labores de transporte y pesca (aparejos, velas, jarcia, etc.). El valor de estas barcas junto a su equipamiento se estimaba en 7.000 maravedíes.

Sin embargo, dejar las embarcaciones en Irlanda era arriesgado; existía un alto grado de posibilidades de que las barcas hubiesen desaparecido de un año para otro. Por ejemplo, a partir de la documentación se deduce que las pequeñas embarcaciones eran un objetivo codiciado por ladrones. También se menciona que al permitir que los irlandeses navegaran con ellas para desplazarse de un puerto a otro, cabía la posibilidad de que alguna se hundiera[45].

Este episodio demuestra que la labor de los marineros de San Vicente de la Barquera les permitía llegar a acuerdos con los naturales de la región pese a las barreras del idioma y la cultura entre castellanos e irlandeses. Es decir, que existía un diálogo fluido entre ambas partes que les permitía negociar asuntos que trascendían el comercio. Cuando los de San Vicente pidieron explicaciones sobre la suerte de las dos embarcaciones que dejaron en Irlanda, los irlandeses les aseguraron que una de ellas fue robada mientras que otra desapareció en el mar junto con varios hombres, explicación que parece que bastó a los castellanos quienes la dieron por buena. No se dice en ningún momento que acudieran a la justicia irlandesa para reclamar las barcas: de hecho el lugar donde se pleiteó por recuperar el valor de las embarcaciones fue en los tribunales castellanos y en ellos no culparon a los irlandeses. Todo ello nos lleva a pensar que ambas partes eran conscientes de que el trato de guardar las barcas era informal y se basaba en la confianza mutua.

También existe otro episodio en el cual pueden observarse vínculos culturales, si bien es conveniente realizar algunas matizaciones al respecto. Durante sus viajes a la isla, los vecinos de San Vicente entablaron relaciones de relevancia con la Iglesia irlandesa, tanto es así que muchos de los visitantes castellanos lograron acceder al orden sacerdotal a través de las instituciones eclesiásticas

45. *Ibid.*, "[...] *le fuera dicho* [a Juan Gómez de Bolona] *por las personas a que avya quedado las dichas varcas, que la una de ellas avya perdido en las mar con* çiertos *yreses que en ella pasavan de un puerto a otro, e que la otra que avya hurtado non sabya quyen, como otras muchas barcas que solian hurtar de los vecinos de la dicha villa quando asy las dexavan en la dicha Urlanda de un año para otra* [...]".

irlandesas[46]. No obstante, como desarrollaremos más adelante, bajo este tipo de ordenamiento subyacía un abuso que aprovechaban los vecinos de San Vicente para obtener beneficios en Castilla, al pertenecer al estamento eclesiástico desde el momento de su "coronación".

En consecuencia, no podemos afirmar que existiese algún tipo de conversión espiritual entre los miembros de las expediciones de San Vicente, o si existió debió de ser mínimo. Si señalamos este episodio en esta parte del trabajo es porque demuestra que los pescadores y marineros de San Vicente de la Barquera fueron capaces de encontrar los cauces para lograr ser ordenados sacerdotes. Es cierto que la Iglesia irlandesa de finales del siglo XV y comienzos del XVI, al igual que la de casi toda la cristiandad, se hallaba en un profundo estado de decadencia y corrupción y que no sería difícil hacerse coronar a cambio de dinero[47]. Sin embargo, y pese a que algunos de los que contraían el sacerdocio en Irlanda estaban casados o no sabían leer ni escribir, el sacramento era considerado válido en el reino de Castilla.

4. EL IMPACTO DE LOS VIAJES A IRLANDA EN LA SOCIEDAD DE SAN VICENTE DE LA BARQUERA

El desempeño de las actividades económicas en Irlanda tuvo una repercusión directa en la sociedad de San Vicente de la Barquera tanto en forma positiva como en negativa. En el aspecto económico, el pescado supuso para San Vicente de la Barquera el principal motor económico de la villa. No sólo eso; este producto fue un elemento clave para la supervivencia de la villa, pues a finales del siglo XV y comienzos del XVI la cornisa cantábrica experimentaba un episodio de crisis sistémica caracterizado por la carestía de trigo, el hambre y la peste. El acceso al pescado irlandés supuso para la villa un estímulo económico con el que paliar en parte una coyuntura complicada.

Además, la situación geográfica de San Vicente permitió a los mercaderes de la villa obtener fácilmente productos como el vino, el azafrán, la seda, el coral o

46. A.G.S., Cámara de Castilla, Pueblos, leg. 17, doc. 383.

47. Watt, J. *The Church in Medieval Ireland*. Ed. Gill and Macmillan, Dublin, 1972: 181-202.

la sal en centros económicos potentes como Sevilla o Portugal. Comerciar con esas mercancías situaba a los comerciantes de San Vicente de la Barquera en una posición ventajosa en el mercado irlandés respecto a ingleses o los bretones y abrirse paso en un mercado competitivo. Ello contribuyó a la consolidación de un sector acomodado en la villa dedicado al tráfico marítimo y al comercio internacional.

En cuanto al impacto social de la actividad en Irlanda, hay que mencionar que los vecinos de San Vicente corrían muchos riesgos en sus viajes. Podían morir en una tormenta, o en un ataque enemigo. De ocurrir alguna desgracia, ésta se trasladaba a tierra; en la villa los ancianos, hijos o esposas de los marineros quedaban expuestos a la pobreza al perder al varón, que era el que más dinero ganaba y garantizaba cierta protección en las sociedades tradicionales.

En este sentido, no era necesario que ocurriera una desgracia para que la familia quedara desvalida; la simple búsqueda de riqueza o la necesidad de enlazar unas campañas pesqueras con otras de forma sucesiva, dejaba en una situación de desamparo a las mujeres e hijos que esperaban en tierra. Con el fin de proteger a los familiares que se quedaban en tierra, desde el concejo de San Vicente se elevó una petición a la reina Juana en 1514 en la que se exponía que:

> "[...] *por quanto muchos mareantes veçinos de la dicha villa* [de San Vicente de la Barquera] *se absentan de la dicha villa dexando a sus mugeres solas e aun syn alimentos por* çinco*, seys o aun siete años, mande so grandes penas a los veçinos de la dicha villa cada año visiten a sus mugeres e no se absenten tanto tiempo por que a las vezes pasan mucho detrimento de hambre e se acomenten muchos adulterios e delitos en lo qual vuestra alteza a nuestro Señor hara serviçio*"[48].

Debemos tener en cuenta que las condiciones económicas de los marineros eran muy duras, y en modo alguno su trabajo les permitía llevar una vida holgada. La queja expuesta refleja una realidad de mujeres que se quedaban sin sustento económico y pasaban apuros económicos durante un tiempo de hasta siete años. Además, se plantea la posibilidad de cometer adulterios, y se

48. A.G.S., Cámara de Castilla, Pueblos, leg. 17, doc. 380, 18 de Agosto de 1514.

propone como solución que los maridos visiten a sus mujeres al menos una vez al año.

Este tipo de medidas reflejan la necesidad de la villa en adaptarse a una nueva realidad que cada vez se hace más palpable: que una parte muy importante de su población pasa cada vez más tiempo en Irlanda y ello genera más problemas en tierra. En otras palabras: evidencian el precio que la sociedad debe pagar por la especialización económica en la pesca de altura. En el período comprendido entre los siglos XIII-XIV, mientras la pesca de bajura era la imperante y la demanda de pescado no era tan alta, los pescadores de villas como San Vicente no tenían la necesidad de permanecer tanto tiempo alejados de sus hogares, y en consecuencia compaginaban las labores marítimas con el trabajo agrario de forma cotidiana. Beatriz Arízaga ha observado este fenómeno en villas vascas como Lequeitio a comienzos del siglo XIV[49].

Desde el siglo XV, la cada vez mayor especialización pesquera que experimentó San Vicente de la Barquera se evidenció en su población: desde los meses de junio hasta noviembre la demografía de la villa mermaba, puesto que en ese período del año se ausentaba una parte muy importante de los varones para acudir a Irlanda y otras zonas lejanas. Afortunadamente disponemos de cifras que nos permiten establecer un número preciso sobre la población que abandonaba la villa durante los viajes a Irlanda. Así, el bachiller Carranza, en 1513 informaba a la reina Juana que "*los veçinos de la dicha villa de San Viçente de la Barquera van en cada un año a sus pesquerias al reyno de Yrlanda mas de quinientos o seisçientos ombres*"[50]. Disponemos del dato del número de vecinos de San Vicente de la Barquera gracias a la Cofradía de mareantes, que en el año 1496 estimaba en no más de 800 vecinos[51]. Si comparamos los datos de ambas fechas, nos encontraríamos con un porcentaje aproximado de entre el 62 y el

49. Arízaga Bolumburu, B. "Las actividades económicas..." *op. cit.:* 217.

50. A.G.S., Cámara de Castilla, Pueblos, leg. 17, doc. 383.

51. Solórzano Telechea, J. A. "San Vicente de la Barquera en la Edad Media. Un puerto de vocación atlántica", Solórzano Telechea, J.A. (Ed.), *San Vicente de la Barquera. 800 años de historia*. Editorial de la Universidad de Cantabria, Santander, 2010: 105-180 y 176, "*Sepades que por parte de los confrades de la confradia de San Viçente nos fue fecha ruego que aviendo en la dicha villa non mas de ocho* çientos *vesinos e aviendo en la dicha confradia los seteçientos de ellos* [...]".

75% de varones que abandonaban la villa en verano para ir a las pesquerías irlandesas a finales del siglo XV y comienzos del XVI. No obstante, debemos considerar que las cifras proceden de años diferentes, y además, presuponemos que algunos de los hombres que iban a las pesquerías eran mozos que por su edad aún no se les consideraban vecinos, por lo que en ningún caso daremos a estos porcentajes un valor absoluto. El dato, tratado con la debida cautela, sirve para observar una tendencia, la preferencia de los barquereños por Irlanda como destino en sus campañas y, sobre todo, sugiere que una parte muy considerable de la población hábil se desplazaba al extranjero.

En este sentido, existen testimonios de la época que hablan del peso que la actividad pesquera ocupaba en la villa de San Vicente de la Barquera, así cuando se preguntó a Juan de Oreña, vecino de San Vicente de la Barquera al respecto, respondió en los siguientes términos:

> [...] *dixo este testigo que depone e conosçia a la mayor parte e casy a todos los veçinos de la dicha villa sabe e es muy notorio que asy que todos ellos vyben por el ofiçio de la mar en ella, e les tienen otro ofiçio eçebto algunos muy pocos que usan de ofiçios de letrados, escribanos, sastres, varberos e herreros e otros ofiçios de manera que asy de treynta partes, las veynte e nueve viben por el ofiçio e trabto de la mar*[52].

La cifra que facilitada por Juan de Oreña cuando afirma que de cada 30 vecinos 29 se dedicaban a la actividad puede ser excesiva, pero revela cómo los vecinos de la villa se veían así mismos y que la actividad económica llegaba a condicionar la identidad de San Vicente de la Barquera entendida como comunidad de vecinos.

La ausencia de mano masculina en verano y otoño además tuvo consecuencias económicas: menor consumo de bienes, y por tanto, menor demanda durante el periodo entre verano y otoño; por contra, el aprovisionamiento de las naves que realizaban los preparativos en mayo y junio incrementaba el consumo y la demanda de manera puntual, y lo mismo sucedía coincidiendo con la llegada

52. A.G.S., Cámara de Castilla, Memoriales, leg. 120, doc. 80, transcrito en Añíbarro Rodríguez, J. *Las Cuatro Villas de la Costa... op. cit.,* doc. 52: 617-635 y 623.

masiva de hombres a la villa a partir del mes de septiembre. En 1515 el concejo de la villa de San Vicente de la Barquera solicitaba a la corona licencia para importar trigo desde Andalucía aduciendo que lo necesitaban para proveer a las naves que se dirigían a las pesquerías de Irlanda[53]. El cereal necesario para satisfacer la demanda creciente que la villa iba a experimentar con la llegada de los marineros en otoño e invierno era traído por los mismos vecinos que habían estado en las pesquerías poco antes; para ello iban a Andalucía y cargaban el grano en las mismas naves que habían empleado para traer el pescado de Irlanda. Por esa razón, a finales de 1514 Fernando González del Corro solicitaba en nombre de San Vicente de la Barquera que se prorrogase la licencia que la Corona había concedido para sacar trigo de Andalucía hasta que volvieran las naves de Irlanda ya que en aquel momento los navíos aún se hallaban en las pesquerías[54].

Con todo, durante la ausencia de los marineros en el verano, la vida en San Vicente de la Barquera continuaba su curso. Los pocos varones que se quedaban en tierra, y sobre todo las mujeres junto con los ancianos y los niños, debían de hacer frente a otras actividades necesarias para el sostenimiento de la villa: ganadería, marisqueo, artesanía, labores de mantenimiento y construcción de infraestructuras. Además, no debemos desdeñar el papel complementario que desempeñaron cultivos como vides y parras en la economía de la villa, las cuales se empleaban para elaborar a comienzos del otoño el vino de la localidad. Tampoco hay que olvidar las labores de gobierno y gestión urbanos, además de la defensa de los intereses de la villa a través de pleitos y procesos judiciales.

53. A.G.S., Pueblos, leg. 17, doc. 372, regestado en Blanco Campos, E.; Álvarez Llopis, E.; García de Cortázar, J. A. *Documentación referente a Cantabria en el Archivo General de Simancas. Sección Cámara de Castilla (años 1483-1530)*. Fundación Marcelino Botín, Santander, 2005, doc. 473: 303, *"[...] que la dicha vylla* [de San Vicente de la Barquera] *e su tierra no se syembra ny coge pan por ser tierra de montaña muy esteril a cuya causa los vesynos de la dicha villa estan en mucha nesçesydad de pan para su probeymiento y de sus naos e navios que van a las pesquerias del Reyno de Yrlanda e otras partes, la dicha villa tiene nesçesidad de fasta seysçientos cayzes de pan [...]"*.

54. A.G.S., Pueblos, leg. 17, doc. 368, regestado en Blanco Campos, E.; Álvarez Llopis, E.; García de Cortázar, J. A. *Documentación referente..., op. cit.,* doc. 483: 310. "*Fernando Gonçales del Corro, en nombre de la villa de Sant Viçente de la Barquera, digo que vuestra alteza yzo merçed a la dicha villa para sacar* çierto *pan del Andaluzia para lo traer a la dicha villa e por que el termino hera breve en que se avia de sacar que no hera mas de asta san Juan, (...) suplico a vuestra alteza la mande prorrogar fasta el mes de abril porque los navios son ydos a las pesquerias e no hernan asta que que sea entrado el ynbierno e en ello reçibira merçed* [...]".

El otro problema añadido que ocasionaban los viajes en Irlanda ya ha sido tratado parcialmente en nuestro estudio: nos referimos a que algunos vecinos de San Vicente descubrieron que en Irlanda era posible obtener la orden sacerdotal *"de corona"*, es decir, la tonsura, más fácil que en su Castilla natal. Pertenecer al orden sacerdotal otorgaba al nuevo ordenado privilegios especiales, como la exención de tasas fiscales y, lo más importante, en caso de delito el sospechoso debía ser juzgado por un tribunal eclesiástico, no civil. Ese estatus se manifestaba simbólicamente a través de la tonsura, es decir, el afeitado de la parte superior del cuero cabelludo de forma que el pelo sobrante formara una franja que simulara una corona que discurría desde la frente pasando por las sienes hasta la nuca, de ahí el nombre.

Muchos de los "nuevos sacerdotes" en realidad estaban casados, y desconocían las Sagradas Escrituras puesto que no sabían leer ni escribir, y jamás hubieran conseguido acceder a su nueva condición en Castilla. Sin embargo, fueron capaces de persuadir a las autoridades eclesiásticas irlandesas para que les ordenaran sacerdotes, lo cual demuestra que los vecinos de San Vicente fueron hábiles en gestionar en el extranjero labores, permisos o contactos que por diversas circunstancias les estaban vetados en Castilla, o bien eran mucho más difíciles de conseguir[55].

El problema ocurría cuando los tonsurados llegaban de nuevo al reino de Castilla y cometían todo tipo de delitos sabedores de que la justicia ordinaria no podía hacerles ningún daño dada su nueva condición. En 1513 la cantidad de tonsurados, y los desmanes que producían generaron tal caos que las autoridades de San Vicente de la Barquera reclamaron a la reina Juana que las justicias seglares del corregimiento pudieran apresar a los sacerdotes ordenados en Irlanda, pues de lo contrario los jueces eclesiásticos excomulgaban al corregidor y los delitos causados quedaban impunes. A estos marineros tonsurados en

55. A.G.S., Cámara de Castilla, Pueblos, leg. 17, doc. 383, "[...] *mas de quatroçientos hombres, siendo muchos de ellos casados e desposados e otros sin saber leer ni escribir, y en cada un año que van a la dicha Yrlanda, se ordenan de corona muchos de los dichos veçinos* [de San Vicente de la Barquera] *a cuya causa han hecho e cometido muchos delitos en la dicha villa los tales coronados de Yrlanda, y no han sido punidos ni castigados por que luego se llaman a las dichas coronas y el juez eclesiástico descomulga al corregidor e la justiçia de la dicha villa e de ellos se sigue deservicio a vuestra alteza, e se usurpa su juridiçion real y los delitos quedan syn punición e castigo. Son tantos los dichos coronados que casi en la dicha villa no hay quien no sea de corona de Irlanda ordenado".*

Irlanda se les acusó, entre otros actos, de armarse ilegítimamente, excomulgar a las justicias de San Vicente, complicidad y encubrimiento de delitos, cohecho, maldecir y apedrear al corregidor y compraventa al margen de la ley de vino y otras mercancías[56].

Por último, es interesante indicar que los marineros de San Vicente de la Barquera adquirieron en el extranjero ideas o puntos de vista novedosos en campos como la política, los negocios o la propia profesión. Ya hemos mencionado que los vecinos de esta villa adquirieron ciertos conocimientos sobre el arte de la conservación del pescado gracias a los contactos con otros pescadores ingleses y flamencos, y que esa tecnología la aplicaron cuando visitaban las pesquerías de Irlanda. Aunque en este estudio no hemos hallado ninguna influencia política o intercambio de ideas que se perciba claramente en las poblaciones de tierra, sí se han hallado este tipo de evidencias entre San Vicente de la Barquera y Flandes. Recientes estudios han detectado paralelismos entre las reivindicaciones de la cofradía de pescadores de San Vicente de la Barquera y las revueltas acaecidas a finales de la Edad Media en Flandes que encuentran su explicación en los viajes comerciales y las interacciones entre castellanos y extranjeros[57].

5. CONCLUSIONES

Como se ha podido demostrar a lo largo de este trabajo, el impacto de los viajes a Irlanda fue muy importante en San Vicente de la Barquera, hasta el punto de determinar la vida cotidiana de la villa. Los viajes a las pesquerías irlandesas están documentados desde el siglo XIV, pero no es hasta los siglos XV y comienzos del XVI cuando dejaron de complementar la economía de la villa y se hicieron imprescindibles para el sostenimiento de ésta.

56. A.G.S., Cámara de Castilla, Pueblos, leg. 17, doc. 367, recensionado en Blanco Campos, E.; Álvarez Llopis, E.; García de Cortázar, J. A. *Documentación referente... op. cit.,* doc. 506, p. 323.

57. Martín Pérez, F. "Una historia comparada sobre la naturaleza de las revueltas en la Corona de Castilla y el condado de Flandes a finales de la Edad Media", Añíbarro Rodríguez, J.; Carvajal de la Vega, D.; Vítores Casado, I. (Coords.) *Relaciones Norte-Sur en la Europa Medieval*. Monográfico 2 de la Revista *Anales de Historia Medieval de la Europa Atlántica*- AMEA, Santander, 2015: 121-140, [135-137].

El fenómeno de los viajes a Irlanda por parte de los marineros castellanos se explica como el resultado de varios procesos que confluyeron en el tiempo: la necesidad de la población por buscar en el mar oportunidades económicas que no aspiraban a conseguir en tierra; el incremento de la demanda de pescado en Castilla, y en general, en Europa; el desarrollo del sector pesquero y naval de los puertos del norte de Castilla; el desplazamiento del foco pesquero atlántico desde el este de Inglaterra hacia el suroeste desde finales del siglo XIV; y por último la política de acercamiento entre la Corona Inglesa y Castellana a finales del siglo XV. San Vicente de la Barquera no fue ajeno a estos fenómenos y también participó en las campañas pesqueras en Irlanda.

Los marineros castellanos supieron ver en los viajes a Irlanda una oportunidad para implementar técnicas pesqueras adquiridas de ingleses y bretones (quienes las habían obtenido, a su vez, de flamencos) consistentes en el salado de pescado mientras se practicaba la pesca en el mar. En consecuencia, puede afirmarse que los pescadores castellanos, y entre ellos los de San Vicente de la Barquera, coincidieron con extranjeros en escenarios donde intercambiaron información y conocimientos relacionados con el desempeño de la actividad pesquera.

Los marineros de San Vicente de la Barquera no sólo acudieron a Irlanda a capturar pescado: también fueron a comerciar con los irlandeses. Los productos llevados a Irlanda por los vecinos de San Vicente no eran originarios de su villa, sino que procedían de zonas más meridionales, como Portugal o Andalucía. Se trataba de productos caros, fáciles de transportar, y con alta demanda en Irlanda, Inglaterra y Flandes que los barquereños podían obtener fácilmente cuando regresaban de los caladeros cercanos a las Islas Canarias. La venta de esa mercancía les reportaba liquidez en la moneda local con la que poder comprar agua potable, vituallas o derechos y seguros con los que poder pescar y transitar por Irlanda. No parece que vendieran vino originario de su propia villa, y si lo hicieron, fue en poca cantidad.

Uno de los aspectos más relevantes de nuestro estudio es el de los modos de relacionarse entre irlandeses y castellanos. Pese a existir ciertos episodios de violencia, las fuentes reflejan una realidad cotidiana pacífica entre ambos pueblos, basada en la convivencia y en el beneficio mutuo: los marineros de San Vicente de la Barquera fueron capaces de llegar a acuerdos informales con

los irlandeses, como en el caso del préstamos de barcas, y cuando surgieron problemas, sabían a quién y cómo debían acudir. En este sentido, es posible hablar de cierta integración y conocimiento del medio por parte de los vecinos de San Vicente.

De forma paralela, los marineros que visitaban las costas irlandesas también contribuyeron a la riqueza y desarrollo de puertos como Bantry, donde encontraron lugares de refugio donde atender a los heridos y enfermos, aprovisionarse de agua dulce y comida, vender y comprar mercancías, etc. Las autoridades de los puertos, por su parte, se beneficiaron de esos intercambios, pues reforzaban su autoridad y los legitimaban como buenos gobernantes a ojos de su pueblo. De ahí el estrecho control que los señores locales ejercieron sobre las aguas cercanas a través de la vigilancia de sus casas-torre y de patrullas acuáticas.

Con todo, también hubo aspectos negativos en los viajes. En primer lugar, su extensa duración generaba problemas en tierra: hemos hablado de familias desamparadas, infidelidades y un detrimento en la vida económica y la demografía de la villa como consecuencia de la ausencia de la mayor parte de los hombre hábiles durante el verano y buena parte del otoño. La actitud de las autoridades por minimizar estos problemas evidencia la realidad de la sociedad cambiante de la villa, que debía adaptarse a nuevas circunstancias sociales devenidas de su especialización económica.

Además, los viajes no solamente generaron complicaciones en la villa, también trajeron nuevos problemas. El ejemplo de la tonsura resulta especialmente revelador, pues refleja al mismo tiempo que los marineros de San Vicente eran capaces de gestionar con la Iglesia irlandesa el acceso al orden sacerdotal, y al mismo tiempo manifiesta la repercusión directa que lo conseguido en los viajes ejercía sobre la vida política y social en la villa: escándalos, abusos, excomuniones, etc... Por último, debemos tener en cuenta que aquellos que realizaban aquellas travesías tomaron contacto con un mundo sensiblemente diferente al que conocieron en su tierra natal: gente no sólo con otro aspecto, también con distinto idioma, ideas, costumbres, forma de trabajar… etc. Los viajes al extranjero ayudaron a quienes abandonaron su hogar a cuestionar la realidad que vivían y, en consecuencia, a percibir el mundo como mucho más variado y complejo del que imaginaron en un principio.

Segunda Parte: Comunidades portuarias: empresarios, vendedores y extranjeros

Navegación, comercio y negocio: los intereses vascos en los puertos flamencos en los siglos XV y XVI

Ana María Rivera Medina
Universidad Nacional de Educación a Distancia (UNED)

1. INTRODUCCIÓN[1]

El interés de los vascos por los puertos flamencos es un proceso que se va conformando a lo largo de los siglos. Está imbricado, de una parte, con el desarrollo del fenómeno urbano y de la navegación, los cambios en el mundo mercantil, el poder del saber mercantil[2], la circulación de la información[3], y con

1. Este artículo ha sido realizado en el marco del proyecto "Solidaridad y/o exclusión en las fronteras marítimas. Castilla en la Baja Edad Media". HAR 2013-48433-C2-2-P

2. Caunedo del Potro, B. "Mercaderes castellanos: algunos aspectos de su formación teórica", Bonachía, J.A., Carvajal de la Vega, D. (Eds.) *Los negocios del hombre: comercio y rentas en Castilla. Siglos XV y XV*. Valladolid, Universidad, 2012: 37-51. *Idem*. "La aritmética mercantil castellana y la historia del comercio medieval". *Medievalismo. Boletín de la Sociedad Española de Estudios Medievales,* 21, 2011: 11-27. *Idem,* "La formación y educación del mercader", De la Iglesia Duarte, J.I. (Coord.) *El comercio en la Edad Media: XVI Semana de Estudios Medievales, Nájera y Tricio del 1 al 5 de agosto de 2005.* Instituto de Estudios Riojanos, Logroño, 2006: 417-454, donde se reseña la importancia concedida a la formación teórica y práctica.

3. Casado Alonso, H. "La circulation de l'information dans les réseaux de commerce espagnols aux XV^{e} et XVI^{e} siècles", *Les Cahiers du Centre de Recherches Historiques*, 42, 2008: 225-251.

los sectores financieros y comercial con el nacimiento del mercado del dinero[4], la consolidación de grandes ferias de pagos, la organización de circuitos y el florecimiento de un mercado continental atlántico-global que se forja a medida que el comercio Mediterráneo se ve alterado por las perturbaciones produciendo el desplazamiento del eje comercial al Atlántico. Además, tendrá que ver con la génesis de las asociaciones de mercaderes, la centralización comercial que convierte a Brujas en la capital mercantil y del crédito europeo. De otra parte, se produce el paso de estos transportistas-mercaderes informales, oportunistas o marginados, que aprovechan las nuevas perspectivas de ganancias[5], a un nuevo status consolidado como mercaderes organizados en asociaciones o naciones y formando parte del fenómeno comercial polinuclear[6] con abundantes nexos multilaterales, que ocupa los últimos siglos medievales y los primeros tiempos modernos. Lógicamente en éste interés también tendrá que ver la potencialidad de la producción siderúrgica vizcaína y el rol de intermediación que adquieren los puertos vizcaínos, especialmente Bilbao y Portugalete.

En este contexto y periodo los vascos, sobre todo los vizcaínos, establecerán vínculos con las principales plazas portuarias y comerciales del Atlántico europeo, vínculos que en los siglos XV y XVI se constituyen como verdaderas redes consolidadas en Brujas, Amberes, Inglaterra, los puertos franceses, el Báltico y el Mar del Norte, sin olvidar las derivaciones al Atlántico Sur y al

4. Cavaciocchi, S. *I porti come impresa economica. Atti délia Diciannovesima Settimana di Studi, 2-6 maggio 1987*. Le monnier, Firenze, 1988, 19. *Ibidem, Fieri e mercati nella integrazione delle economie europee. Secc. XIII--XVIII*. Atti della 'Trentaduesima Settimana di Studi' 8-12 maggio 2000. Le monnier, Prato: 32. Casado Alonso, H., García-Baquero, A. (Eds.) *Comercio y hombres de negocios en Castilla y Europa en tiempos de Isabel la Católica*. Sociedad Estatal Conmemoraciones Culturales, Madrid, 2007. Id. "La formación del espacio económico atlántico (Siglos XV-XVI). La transferencia de mercancías y símbolos en la 'Primera Edad Global'", Díaz de Durana Ortíz de Urbina, J.R., Munita Loinaz, J. A. (Eds.) *La apertura de Europa al mundo atlántico. Espacios de poder, economía marítima y circulación cultural*. Universidad del País Vasco, Vitoria-Gasteiz, 2011: 177-119.

5. Handcock, D. *Citizens of the world. London Merchants and integration of the British Atlantic Community, 1735-1785*. University Cambridge, Cambridge, 1995.

6. Murray, J. *Bruges, cradle of capitalism, 1280-1390*. University Cambridge, Cambridge, 2005. Id. "Of nodes and Networks: Bruges and the Infrastructure of Trade in Fourteenth-Century Europe", *International Trade in the Low Countries (14th-18th centuries): Merchants, Organization, Infrastructure*. Leuven-Apeldoorn, 2000: 1-14. Casado Alonso, H. "El papel de las colonias mercantiles castellanas de los Países Bajos en el eje comercial Flandes-Portugal e islas atlánticas, siglos XV-XVI", *Ao modo da Flandres. Disponibilidade inovação e mercado de arte na época dos descubrimientos (1415-1580)*. Universidade de Lisboa, Lisboa, 2005.

Mediterráneo[7] en un momento en que se acelera la integración de los mercados y surge la proto-industrialización[8]. Incluso se puede hablar de la existencia de una verdadera simbiosis desde la segunda mitad del siglo XV entre los puertos franceses, flamencos y vizcaínos formando un tela de araña que permitirá a los últimos actuar como intermediarios, comerciantes en sentido lato y, más tarde, como comisionistas al convertirse Bilbao en un mercado ampliamente abierto, plaza de crédito que fortalece el mercado de dinero hasta la década de 1560-70[9]. Este devenir creará figuras polivalentes donde los papeles se entrecruzan dependiendo de la coyuntura política y comercial, del ascenso social a través de la participación en la política municipal, su integración en los consulados y sus relaciones con la Corona[10].

Me propongo analizar la inserción de la comunidad vizcaína en el mundo del crédito y la actividad comisionista, a través de la actividad mercantil, vista desde la Península mediante el estudio de más de doscientos cartas de poder, obligación y compraventa correspondientes a los siglos XV y XVI. Momento en que Bilbao bascula de plaza comercial a plaza donde se moviliza el mercado del

7. Wubs-Mrozewicz J. J., Jenks S. (Eds.) *The Hanse in medieval and Early Modern Europe,* 60. Brill, Leiden, 2013. Goris, J. A. *Étude sur les colonies marchandes méridionales-portugais, espagnols, italiens à Anvers de 1488 à 1567. Contribution à l'histoire des débrets du capitalisme modern*. Université de Louvain, Louvain, 1925. Czaja, R. "The changes of the navigation and the maritime trade in the Baltic Sea in the late medieval period", Solórzano Telechea, J.A., Bochaca, M., Aguiar Andrade, A. (Eds.) *Gentes de mar en la ciudad atlántica medieval*. Instituto de Estudios Riojanos, Logroño, 2012: 235-248. Unger, R.W., Batista J. (Eds.) *Britain and Poland-Lithuania: contact and comparison from the Middle Ages to 1795*. Brill, Boston, 2008. Aznar Vallejo, E. "Las relaciones comerciales entre Andalucía y Canarias a finales del siglo XV y comienzos del siglo XVI", *Hacienda y comercio: actas del II coloquio de Historia Medieval Andaluza*, Sevilla, 8-10 de Abril, 1981. Diputación de Sevilla, Sevilla, 1982: 269-282.

8. Epstein, S. R. *Town and Country in Europe, 1300-1800*. University of Cambridge, Cambridge, 2001.

9. Priotti, J. Ph. *Bilbao y sus mercaderes en el siglo XVI. Génesis de un crecimiento*. Diputación Foral de Bizkaia, Bilbao, 2005: 209 y ss.

10. Fagel, R. "Los hombres de la lana y del hierro. Mercaderes vascos en los Países Bajos, siglo XVI", *El licenciado Poza en Flandes*. Universidad de Deusto, Bilbao, 1996: 55-66. Id. "'Divide et impera'. Las vías de comunicación entre España y Flandes durante la época de Carlos V", García García, B. J. (Ed.) *El imperio de Carlos V: Procesos de agregación y conflictos*. Fundación Carlos de Amberes, Madrid, 2000: 253-268. Id. "Comercio y hombres de negocios en los Países Bajos en tiempos de Felipe el Hermoso (1494-1506)", Casado Alonso, H., García-Baquero, A. (Eds.) *Comercio y hombres de negocios en Castilla y Europa en tiempos de Isabel la Católica*. Sociedad Estatal Conmemoraciones Culturales, Madrid, 2007: 45-64. Solórzano Telechea, J.A. "La primera internacionalización de la economía española en la Baja Edad Media. De la 'Hermandad de la Marina del Cantábrico a la 'Nación de la Costa de España' en Brujas", Solórzano Telechea, J.A., Martins Viana, M. (Eds.) *Economía e instituçôes na Idade Media. Novas abordagens*. Universidade dos Açores, Ponta Delgada, 2013: 155-182.

dinero fundamentalmente destinado al negocio mercantil atlántico y que tiene como referente y destino a los mercados flamencos. Para tal fin he utilizado metodologías procedentes de la Historia económica, Historia marítima, Historia social y Sociología histórica con herramientas propias de la estadística a partir de la elaboración de una base de datos con las informaciones recabadas en los archivos municipales y de protocolos de Bilbao, Brujas, Amberes y de la Real Chancillería de Valladolid y General de Simancas.

2. DE LOS ANTECEDENTES O CÓMO SE TEJE LA RED

2.1. LA CONFIGURACIÓN DEL ESPACIO

La geografía del espacio atlántico europeo propició el desarrollo posterior de más de dos centenares de espacios portuarios, unos situados en frente al mar y otros en el tras país a través del cauce de rías y ríos, que se emplazaron desde Zwin hasta el sur de Portugal. Espacios portuarios que desde la fundación de sus villas y ciudades entre los siglos XI y XIV generaron sinergias a partir del desarrollo de comunidades marítimas que oficiarán a través del cabotaje de intermediarias entre los grandes puertos[11] creando unidades micro capitalistas y comunidades costeras consolidadas que se movilizan entre la pesca y el comercio[12] y, posteriormente, con la creación de asociaciones de protección

11. La definición de puerto y de espacio portuario, y la relación entre éstos con la ciudad ha sido ampliamente tratada por la historiografía. Vigarie define al puerto como "*une aire de mise en contact entre deux domaines de circulation et un prestataire de service qui répond aux besoins de ses deux clients que sont le navire et la marchandise. Nous avons l'habitude d'utiliser les termes anglais de foreland ou allemand d'hinterland pour souligner que le port assure l'interface entre un avant-pays et un arrière pays. Si ce vocabulaire est plus adapté à l'exercice du commerce qu'à celui de la pêche, il a le mérite de mettre en valeur un concept essentiel celui de la territorialisation de l'exercice des activités portuaires*". Vigarie, A. *Groupe de prospective maritime et littorale de la façade atlantique, rapport à la Datar*. DATAR, París, 1997. Rieterbergen, M. "Porto e città o città e porto? Qualche riflessione generale sul problema del rapporto fra porto e contesto urbano", Cavaciocchi, S. *I porti come impresa economica..., op. cit.*: 615-624. Le Bouëdec, G. "Les petits ports bretons du XVI^{e} au XIX^{e} siècle", *Rives méditerranéennes*, 35, 2010: 61-78. Del mismo autor : "Les petits ports de la façade atlantique (XVIe-XIXe siècles)", *A revista da Faculdade de Letras-Historia, III serie*. Porto, Universidade do Porto, 2008: 11-26. Bochaca, M. "Les accès fluviomaritimes des ports gascons (XIV^{e} - début du XVI^{e} siècle): éléments de réflexion et pistes de recherche", *Revue d'histoire maritime*, 9, 2008: 135-145.

12. Tranchant, M., Bochaca, M., Arizaga Bolumburu, B., Gallicé, A. "Géographie portuaire de la Galice à la Bretagne méridionale à l'aube des Temps Modernes", Fernandez, A., Marnot, B. *Les ports du golfe de Gascogne de Concarneau à la Corogne (XV^{e} - XXI^{e} siècle)*. PUPS, Paris, 2013:19-32.

mutua como la Marina de España[13]. Pero que además su evolución y actuación estará directamente ligada a diversos modelos de gestión donde concurren, de acuerdo al caso que se trate, los intereses de las instituciones públicas, religiosas y privadas y de la propia dinámica de la comunidad costera o portuaria.

L. Sicking, refiriéndose a los puertos flamencos explica que hoy en día que algunos espacios portuarios no se consideran tales por estar emplazado en el traspaís, planteándose dos situaciones: la existencia de puertos emplazados frente al mar y otros en la periferia que en su momento se convirtieron en elementos centrales de las políticas con autonomía, pero también como fronteras[14], y de hecho el desarrollo que adquirieron estos espacios portuarios fue tan importante que tanto Flandes como Brabante siempre estuvieron a la vanguardia porque tuvieron plena conciencia de la importancia del espacio y de las infraestructuras con que debían dotarse[15]. En este sentido abunda F. Laget, señalando que las villas portuarias flamencas dependieron fuertemente de sus comunidades marineras, especialmente ligadas a la pesca del arenque pero, que también estuvieron fuertemente implicadas en la gestión comercial y portuaria conservando cierta autonomía y poder de decisión toda vez que participan del *echevinage*. De ahí que poder y fragilidad sea la paradoja de estos puertos[16].

13. Solórzano Telechea, J. A. "Villas y redes portuarias en la fachada atlántica del norte peninsular en la Edad Media", Val Valdivieso, Mª I., Martínez, P. (Dirs.) *Castilla y el mundo feudal. Homenaje a Julio Valdeón Baruque*. Vol. I., Junta de Castilla y León, Valladolid, 2009: 485-502. Id. "Medieval Seaports of the Atlantic Coast of Spain", *International Journal of Maritime History*, XXI, 2009: 81-100. Id. "La fundación y promoción de las 'villas nuevas' en el litoral Atlántico del Norte peninsular durante el reinado de Alfonso X", *El mundo urbano en la Castilla del siglo XIII*, vol. II, Sevilla, 2006: 315-328. Id. "Los puertos del Rey: síntesis interpretativa del fenómeno urbano en el Norte de España durante los siglos XII y XIII", *Temas Medievales*, 17, 2009: 207-228.

14. Antunes, C., Sicking, L. "Ports on the Border of the State, 1200-1800: An Introduction", *International Journal of Maritime History*, 19, 2007: 274.

15. Sicking, L. "Portas para o mar: Infraestruturas portuárias nos Países Baixos na Baixa Idade Média", *European seaport system in the Early Modern Age. A comparative approach International workshop, proceeding*. IHM-UP, Porto, 2007: 98.

16. Laget, F. "La mer dans la cité: les gens de mer des villes portuaires dans la Flandre des duc de Bourgogne", Guerber, E., Le Boueüed, G. *Gens de mer. Ports et cités aux époque ancienne, médiévale et moderne*. Rennes, PUR, 2013: 75 y ss. Cuestión que es manifiesta en el "*Trésor des Charles de Flandre*" donde se conservan las principales regulaciones de los diferentes tipos de gestión política del puerto y la intervención de la gente de mar.

Para el caso de los espacios franceses del sur francés, Mathias Tranchant tratando la cuestión sobre el puerto de la Rochela, define la situación a través de la estrecha relación existente entre la capacidad comercial del puerto, sus actores y la institución comunal introduciendo un término que identifica con claridad la amalgama de intereses públicos y privados: "mutualización de la riqueza"[17]. Por su parte, B. Arízaga Bolumburu analiza la importancia y funcionalidad de las rías y brazos de mar el agua del espacio vasco como origen de los conflictos jurisdiccionales; como elemento de defensa y protección y como generadores de recursos y riquezas, dejando patente la autonomía de estos espacios[18], donde la autonomía de la autoridad municipal y la implicación de la comunidad es la norma. A. Aguiar Andrade propone el análisis de la otra cara de la moneda. Las actividades fluvio-marítimas desempeñaron un papel fundamental para el desarrollo del litoral portugués, un proceso en el que *foi sempre notório o protagonismo do poder régio, pois aos monarcas coube o papel de principais agentes dinamizadores na composição de espaços diversos num território coeso e politicamente equipado: o Reino de Portugal*[19].

En conclusión, las comunidades marítimas del atlántico europeo fortalecerán la organización de los ámbitos portuarios desde el punto de vista espacial intentando consolidar su poder territorial como también de su espacio portuario y marítimo. Al mismo tiempo se produce, como manifestación de la *geografía de la voluntad*, la consolidación del poder político sobre esos espacios generando, en no pocas ocasiones, la existencia de políticas y estrategias de gestión en las

17. Tranchant, M. "Commerce maritime et echevinage rochelais a le fin de Mogen Age" Gurber, E., Le Boueüed, G. *Gens de mar. Ports et citiés aux époque anncienne, médiévele et moderna*. *Op. Cit.*: 150. "Introduction. Pluriactivité et mutualisation des risques maritimes par les sociétés littorales: problématique et éléments de définition", *Annales de Bretagne et des pays de l'Ouest* , 120/2 2013: 7-14. Serna Vallejo, M. "La autonomía jurídica en los mares derecho propio, jurisdicciones privilegiadas y autogobierno" *Ius fugit: Revista interdisciplinar de estudios histórico-jurídicos*, 16, 2009-2010: 197-198.

18. Arízaga Bolumburu, B. "Conflictividad por la jurisdicción marítima y fluvial en el Cantábrico en la Edad Media", Arízaga Bolumburu, B., Solórzano Telechea, J.A., (Eds.) *Ciudades y villas portuarias del Atlántico en la Edad Media*. I Encuentros Internacionales del Medievo en Nájera. Instituto de Estudios Riojanos, Logroño, 2005: 35. Ver también de la misma autora: "Rías y brazos de mar como generadoras de riqueza", Val Valdivieso, Mª. I., Bonachía Hernando, J. A. (Coords.) *Agua y sociedad en la Edad Media hispana*. Universidad, Valladolid, 2012: 387-412.

19. Aguiar Andrade, A. "A importância da linha costeira na estruturação do reino medieval português. Algumas reflexões", *Historia, Instituciones, Documentos*, 35, 2008: 14.

que se ven implicadas diversas instancias[20]. La materia práctica de las estrategias se corrobora a través de las obras públicas emprendidas que corren paralelas a la afirmación territorial, a la implantación de una política fiscal, a los cambios de la economía global y a la funcionalidad de cada espacio[21].

2.2. EL FACTOR POLÍTICO Y LOS INTERESES VASCOS

Para comprender el alcance que adquiere la dimensión social de la actividad comercial del Golfo de Vizcaya, sobre todo de las comunidades de transportistas

20. Contamine, Ph. "Équipements et installations portuaires en France, de la fin du Moyen Âge aux Temps modernes", Cavaciocchi, S. *I porti come impresa economica, Atti* délia *Diciannovesima Settimana di Studi..., op. cit.*: 7-19. Tranchant M. "Les ports maritimes en France au Moyen Âge", *Ports maritimes et ports fluviaux au Moyen Age. Actes des congrès de la Société des historiens médiévistes de l'enseignement supérieur public. 35e congrès*. La Rochelle, 2004: 21-31. Payn-Echalier, P. "Entre fleuve et mer, le port d'Arles et le delta du Rhône (XVIe-XVIIIe siècles)", *Rives méditerranéennes*, 35, 2010: 29-44. Bochaca, M. "El control del puerto de Burdeos y de su tráfico mercantil del siglo XIII al XV: jurisdicciones y estructuración del espacio", Arízaga Bolumburu, B., Solórzano Telechea, J.A. (Eds.) *Ciudades y villas portuarias del Atlántico en la Edad Media..., op. cit.*: 91-113. Bochaca, M., Arízaga Bolumburu, B. "Bayona y el control del curso inferior del Adour del siglo XV al principio del siglo XVI", Val Valdivieso, Mª I. (Dir.) *Musulmanes y Cristianos frente al agua en las ciudades medievales..., op. cit.*: 215- 236. Rivera Medina, A. Mª. "Espacio urbano y portuario: Las dinámicas de gestión del canal y ría de Bilbao, ss. XIV-XVI", Aznar Vallejo, E., González Zalacaín, R. (coords.*) De mar a mar. Los puertos castellanos en la Baja Edad Media*. Universidad de La Laguna, La Laguna, 2015: 93-123.

21. Solórzano Telechea, J.A. "Infraestructuras e instalaciones portuarias fluviales e hídricas en las villas del Norte peninsular a finales de la Edad Media: las obras públicas como instrumentos del poder", Val Valdivieso, Mª I. (Dir.) *Musulmanes y cristianos frente al agua en las ciudades medievales. Op. Cit.*: 275-305. Rivera Medina, A. Mª, "'Por tanto reparo y adereço'. Las infraestructuras portuarias y la red de intereses de las villas vizcaínas medievales en la ejecución de las obras", Solórzano Telechea, J.A., Bochaca, M., Aguiar Andrade, A. (Eds.) *Gente de mar en la ciudad atlántica medieval..., op. cit.*: 345-357. De la misma autora: "E tobimos por bien echar sisa. Los impuestos al consumo como medio de financiación concejil. Bilbao, 1300-1550", Sólorzano Telechea, J. A., Arízaga Bolumburu, B. (Eds.) *La gobernanza de la ciudad europea en la Edad Media (2010)*. Instituto de Estudios Riojanos, Logroño, 2011: 429-449. Id. "Los espacios portuarios vizcaínos: mutaciones y adaptaciones de los puertos vizcaínos, Siglos XIV-XVI", *CEM. Cultura, Espaço & Memória*. CITCEM, Porto, 2014: 51-69. Id. "La construcción-reconstrucción de un espacio portuario: el canal y ría de Bilbao en los siglos XXIV-XVI", Polónia, A., Rivera Medina, A. Mª. (Eds.) *La gobernanza de los puertos atlánticos, siglos XIV-XX. Políticas y estructuras portuarias*. Casa de Velázquez, Madrid, 2016 : 171-192. Bochaca, M., Arízaga Bolumburu, B. "Le contrôle administratif, fiscal et juridique des ports du fond du golfe de Gascogne et de leurs accès fluviomaritimes à la fin du Moyen Âge", Polónia, A., Rivera Medina, A. Mª- (Eds.) *La gobernanza de los puertos atlánticos, siglos XIV-XX.., op. cit.*: 87-100. Arízaga Bolumburu, B., Solórzano Telechea, J.A. "La construction d'infrastructures portuaires dans les villes du nord de la Péninsule Ibérique à la fin du Moyen Age", Bochaca. M. , Sarrazin J.L. (Dirs.*) Ports et littoraux de l'Europe atlantique. Transformations naturelles et aménagements humains (XIVe-XVIe siècles)*, Presses Universitaires de Rennes, Rennes, 2007: 121-140. Solórzano Telechea, J. A., Martín Pérez. F., Cayón Cagigas, A. "'Grant fortuna del mar': construcciones portuarias y espíritu emprendedor en las villas portuarias de la España Atlántica en la Edad Media", Carmo Ribero, M. C., Sousa Melo, A. (Eds.) *Evoluçâo da paisagem urbana. Transformaçâo morfológica dos tecidos históricos*. CITCEM, Espaço e Memória lEM-Instituto de Estudos Medievais (FCSH- Universidade Nova de Lisboa), Lisboa, 2013: 245-272.

y mercaderes vizcaínos, con los puertos flamencos desde la Baja Edad Media y Primera Edad Moderna, me referiré al entramado político-diplomático que sostuvo aquellas relaciones globales en el Atlántico. Cierto es que el punto de partida, tendrá que ver más con una catástrofe que con estrategias políticas o diplomáticas. El maremoto de 1134 que causa una profunda ensenada el Zwin, conectando el Damme con el Mar del Norte, abre un camino al gran comercio. Una gran puerta de conexión con un amplio hinterland, rodeado por un *foreland* que atenderá a una demanda interior creciente. Por otra parte, la estrategia de los reyes castellanos que impulsó la fundación de nuevas villas en la costa cantábrica desde el siglo XII marca la dinámica de las relaciones entre los espacios marítimos del Golfo de Vizcaya y los mercados del norte de Europa. Se trata de la organización de comunidades locales que vivían de un comercio marítimo que se sustentaba en un argumento reconocido por los mismos monarcas: la permanente necesidad de abastecimiento exterior y marítimo de estas poblaciones fronterizas. Este argumento, basado en la pobreza y esterilidad de esas tierras de frontera, fomentó la consolidación de marcos arancelarios ventajosos en el Cantábrico y particularmente singulares en el ámbito costero vasco, donde imperó una ausencia de aduanas que convirtió al comercio de sus habitantes en casi totalmente exento y muy lucrativo para naturales y extranjeros. Además de estas ventajas habría que señalar la existencia de una creciente producción siderúrgica en el área vasca del golfo que tirará de otras industrias relacionadas con la actividad marítima. Estos factores serán los que rijan las dinámicas de las relaciones entre los espacios marítimos del golfo de Vizcaya bajo la égida de los monarcas castellanos y las actuaciones de las comunidades marítimas que intentan obtener del mar los recursos y hacer de él una forma de vida.

A semejanza de lo acontecido en los puertos portugueses[22], las relaciones de los transportistas y mercaderes vascos, más transportistas que mercaderes[23],

22. Miranda, F. "Portugal y las redes mercantiles en la Europa Atlántica a finales de la Edad Media", Carvajal de la Vega, D., Añíbarro Rodríguez, J., Vítores Casado, O. I. (Eds.) *Redes sociales y económicas en el mundo bajomedieval*. Castilla Ediciones, Valladolid, 2011: 155-175. Viúla de Faria, T., Miranda, F. "Pur bonne alliance et amiste faire: Diplomacia e comércio entre Portugal e Inglaterra no final da Idade Média", *CEM. Cultura, Espaço & Memoria. Revista do CITCEM*. Universidad do Porto, Porto, 2010: 109-127.

23. Estos individuos practicaban un doble juego, ora legales, ora ladrones, ora corsarios. Porque, efectivamente aquella no fue una época, ni fue una ruta tranquila sino todo lo contrario, los ataques permanentes, las fuerzas de

se tejerán a partir de actuaciones individuales o privadas, especie de viajes de acercamiento sujeto a las necesidades de la oferta y demanda. Los acuerdos políticos o diplomáticos vendrán después, y dependerán de múltiples factores pero, fundamentalmente, de las estrategias establecidas para fijar y consolidar las fronteras propias y el poder efectivo sobre el espacio marítimo imponiendo sus propias "reglas del juego" dependiendo de la coyuntura. De esta manera, a partir del primer tercio del siglo XIV se inicia un proceso de progresión y consolidación de las relaciones con los espacios portuarios del Canal. Progresión que se presenta de Sur a Norte y de manera escalonada y paralelamente a el ejercicio y desarrollo del poder efectivo de las comunidades locales, dependientes del tráfico comercial, toda vez que se toma conciencia política de la pertenencia de la parte al todo, entendiendo por todo, la vía marítima determinada por el Canal de la Mancha.

Para estas fechas el comercio marítimo exportador de materias primas mostraba una tendencia accedente, que se había iniciado en el siglo XIII, siendo a su vez el motor del desarrollo de la marina y de las actividades ligadas al mar.

Fecha	**Tipo de acuerdo**	**Espacios portuarios**
1330	Privilegio Comercial	Ducado de Normandía
1340	Tratado de Comercio	Ducado de Bretaña
1343	Privilegio Comercial	Ducado de Flandes (Gante, Brujas, Yprès)
1386	Principio de amistad y comercio	Corona Inglesa (Londres, Southampton y Sándwich)

Tabla I: Acuerdos firmados entre Vizcaya y los puertos del Canal de la Mancha, Siglo XIV[24]

las aguas, las guerras intermitentes, la violencia siempre presente eran la "meteorología" imperante del momento. Caunedo del Potro, B. *Mercaderes castellanos en el Golfo de Vizcaya, (1475-1492)*. Universidad Autónoma de Madrid, Madrid, 1993: 175.

24. Power, E. *The wool trade: in English Medieval History*. Oxford University Press, Oxford, 1955. De la misma autora: *Gente en la Edad Media*. Buenos Aires, EUDEM, 1983. En el capítulo V, la autora describe y analiza la vida de un mercader de lanas en el siglo XV perteneciente a la corporación de mercaderes *staple*. Childs, W.R. *Anglo–Castilian trade in the later Middle Ages*. Manchester University, Manchester, 1978. Id. "Commercial relations between the Basque Provinces and England in the Later Middle Age, c. 1200- c. 1500", *Itsas memoria: revista de estudios marítimos del País Vasco*, 4, 2003: 55-64. Caunedo del Potro, B. *La actividad de los mercaderes ingleses en Castilla (1475-1492)*. Universidad Autónoma de Madrid, Madrid, 1984. Las relaciones crecen y se consolidan en los puertos del norte del Canal Sobre todo con la actuación de la *staple*, itinerante y luego radicada defini-

3. NAVEGACIÓN Y COMERCIO

En el siglo XIV, establecido la malla portuaria del Canal y asegurada las relaciones con la firma de privilegios y franquicias, los vascos, y especialmente los vizcaínos, dirigen su mirada al centro de la red: Brujas, que constituye un lugar de tránsito para los puertos hanseáticos y de Alemania[25]. Los vascos circularon por los canales del Norte no sin pocos inconvenientes referidos al contexto local e internacional y a la situación de la *Nación* en Flandes.

En primer lugar de tipo físico, la latente amenaza de colmatación del canal de entrada a la ciudad de Brujas, en La Esclusa (Sluis), principal amarradero de Brujas, obligando al uso de *Ramua* (Arnemuiden), antepuerto de *Medialburque* (Middelburg) situado en Zelanda, que van sustituyendo al primero; amenaza

tivamente en Calais y, se extendía, además, por la costa francesa Bayona, La Rochelle, Nantes, Ruán, Harfleur y Brujas. Tranchant, M. Bochaca, M. "Aspects du commerce franco-castillan à la fin du Moyen Âge: la progression castillane dans le golfe de Gascogne", Priotti, J. Ph., Saupin, G. *Le commerce atlantique franco-espagnol. Acteurs, négoces et ports (XVe-XVIIIe siècle)*. PUR, Rennes, 2008: 33-47. Bochaca, M. Arízaga Bolumburu, B. "Bayona y el control del curso inferior del Adour del siglo XV al principio del siglo XVI", Val Valdivieso, Mª. I. (Dir.) *Musulmanes y Cristianos frente al agua en las ciudades medievales..., op. cit.* : 215-236. Bochaca, M., Arízaga Bolumburu, B. "Maîtres, marins et propriétaires de navires à Bayonne à travers les ordonnances municipales du début du XIVe siècle", Sturmel, P. (Dir.) *Navires et gens de mer du Moyen Âge à nos jours*. L'Harmattan, Paris, 2011: 45-53. Bochaca, M. Arízaga Bolumburu, B., Tranchant, M. "Le commerce franco-castillan dans le golfe de Gascogne à la fin du Moyen Âge", Priotti, J.-Ph., Saupin, G. (Dirs.) *Le commerce atlantique franco-espagnol. Acteurs, négoces et ports (XVe-XVIIIe siècle)*. PUR, Rennes, 2008: 33-47. Para el puerto de Burdeos ver: Bernard, J. *Navires et gens de mer a Bordeaux (vers 1400- vers 1458)*. S.E.V.P.E.N., París, 1968. Bochaca, M., Prétou, P. "Entre châtiment et grâce royale: l'entrée de Bordeaux dans la mouvance française (1453-1463)", Gilli, P., Guilhembert, J. P. (Dirs.) *Le châtiment des villes dans les espaces méditerranéens (Antiquité, Moyen Âge, Époque moderne)*. Brepols, Turnhout, 2012: 87-103. Bochaca, M. *Les marchands bordelais au temps de Louis XI. Espaces et réseaux de relations économiques*. Université de Bordeaux, Bordeaux, 1998. Id. "Le règlement des litiges commerciaux entre bourgeois et étrangers: les juridictions compétentes pour 'fait de marchandises' à Bordeaux du milieu du XVe au milieu du XVIe siècle", *Annales de Bretagne et des Pays de l'Ouest*. 117, 2010: 135-147. Casado Alonso, H. "Los agentes castellanos en los puertos atlánticos: Los ejemplos de Burdeos y de los Países Bajos", Fábregas García, A. (Ed.) *Navegación y puertos en la época medieval y moderna*. Universidad de Granada, Granada, 2012:164-194. La historiografía sobre La Rochelle, consultar: Tranchant, M. "Commerce maritime et echevinage rochelais a le fin de Mogen Age", Guerber, E., Le Boueüed, G. *Gens de mer..., op. cit*. Para Bretaña: Casado Alonso, H. "Le commerce des 'marchandises de Bretagne' avec l'Espagne au XVIe siècle", *Annales de Bretagne et des Pays de l'Ouest*. 107/2, 2000: 29-50. Priotti, J.Ph. "Nantes et le commerce Atlantique: les relations avec Bilbao au XVIe siècle", *Annales de Bretagne et des Pays de l'Ouest*, 100/3, 1993: 265-283. Para Ruán: Mollat, M. (Dir.) *Histoire du Rouen*. Edouard Privat Editeur, Toulouse, 1979.

25. En 1502 se firma un acuerdo entre los cónsules de Castilla y los de Vizcaya en Brujas, y los mercaderes de Osterlanda y Alemania. Priotti, J. Ph. "El comercio de los puertos vascos peninsulares con el noroeste europeo durante el siglo XVI", *Itsas Memoria. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco*, 4. 2003: 198.

que agrega aún, si cabe, más incertidumbre en los intercambios. En segundo término, las referidas a las perturbaciones del tráfico, la persistencia de la actividad corsaria, pirática y de latrocinio a la entrada del espacio portuario cuando no, el estado de guerra, que oficia de telón de fondo[26]. La situación internacional heredada del siglo XIV y las posteriores contiendas de los siglos XV y XVI alteran directa o indirectamente al tráfico mercantil, que las autoridades flamencas intentan controlar con la expedición de salvoconductos[27]. En tercer lugar, la inestabilidad relacionada con las revueltas urbanas y políticas en los siglos XIV y XV, que provocaron la emigración temporal del grupo de transportistas y mercaderes de Brujas hacia otros puertos más propicios como el de Amberes[28]. Y finalmente, señalar los enfrentamientos entre las comunidades de distinto origen como es el caso de los conflictos que se producen entre la Hansa y los patrones de las naves españolas que parecen concluir con la firma de un tratado de paz entre la asociación teutónica y los capitanes, cónsules y mercaderes de la Nación Española. No obstante, las tensiones parecen no tener fin porque en 1467 los cónsules de la *Nación Vizcaína* deciden demandar a los hanseáticos por los reiterados ataques que sufren[29].

En relación a las fricciones que se producen en la propia *Nación Castellana*, las hay de carácter interno, las luchas intestinas que manifiesta la fuerte tensión existente en el seno de la comunidad española, precisamente entre

26. Por el privilegio de 1343 se asegura la protección de la flota española ante actividades de piratería y por la existencia de temporales. Gilliodts Van Severen, L. *Cartulaire de l'ancien consulat d'Espagne à Bruges: recueil de documents concernant le commerce maritime et intérieur, le droit des gens public et privé, et l'histoire économique de la Flandre.*Tome I. L. de Plancke, Brujas, 1901: 8.

27. Estos datan desde 1294 y se acordaban por días o temporadas fijando como fecha fían una festividad religiosa. Gilliodts Van Severen, L. *Cartulaire de l'ancien consulat d'Espagne à Bruges..., op. cit.*: 7, 32, 94.

28. En 1488, Maximiliano de Austria ordena la salida de los mercaderes extranjeros de Brujas para castigar a Brujas por su rebeldía; éstos regresarán en 1494, pero para estas fechas Amberes se había convertido en un fuerte competidor. Entre 1510 y 1520 se produce una situación similar. Finalmente en 1585, los vizcaínos abandonan Brujas. Gilliodts Van Severen, L. *Cartulaire de l'ancien consulat d'Espagne à Bruges..., op. cit.*: 141. Ver también Gori, J.A. *Étude sur les colonies marchandes méridionales-portugais, espagnols, italiens à Anvers de 1488 à 1567..., op. cit.:* 57. En 1494, el colegio de *echevines* realiza una declaración para conseguir el retorno del consulado y mercaderes españoles desde Amberes. *Ibidem*: 169. Fagel, R. "Comercio y hombres de negocios en los Países Bajos en los tiempos de Felipe el Hermoso (1496-1506)", Casado Alonso, H., García-Baquero, A. (Eds) *Comercio y hombres de negocios en Castilla y Europa en tiempos de Isabel la Católica..., op. cit.:* 45-64.

29. Gilliodts Van Severen, L. *Cartulaire de l'ancien consulat d'Espagne à Bruges..., op.cit:* 25, 26, 92.

vizcaínos y castellanos[30]; externalizando un conflicto que encuentra su causa en la persistencia de la supremacía de la *Universidad de Mercaderes de Burgos*. Esta posición generará a su vez fuertes roces entre los mercaderes de Burgos y Bilbao, los unos intentando conservar el predominio y gestión del comercio y del puerto, y los otros pretendiendo lograr la ansiada autonomía, libre de la dependencia burgalesa. La tensión entre ambas villas alcanza su punto máximo a fines del siglo XIV y comienzos del XV con la creación de la *Nación Vizcaína* en 1455, y se materializa con un lago pleito, al convertirse la Universidad de Mercaderes de Burgos en Consulado[31]. Poco más tarde en 1511 con la fundación del Consulado de Bilbao[32], sobre la base de la *Cofradía de Mareantes bajo la advocación del Señor Santiago*, se produce, en palabras de M. Basas Fernández y H. Lapeyre, el fin de la hegemonía burgalesa en Bilbao y el comienzo del esplendor de la villa del Nervión. Estos conflictos tendrán también su materialización en el espacio portuario de origen, sobre todo en lo que concierne al emprendimiento de obra pública y a la aplicación de la fiscalidad a las actividades marítimas.

Poco tardaron los vizcaínos en ser reconocidos por las autoridades flamencas como mercaderes de propio derecho, con su barrio y con una carta de privilegio firmada por los magistrados de Brujas que aseguraba su retorno a la ciudad. La precisión y detalle del texto, atendiendo a todas las derivadas de la navegación y comercio marítimo, confirma la importancia de ésta comunidad: franquicias de libertad en los puertos de Brujas, Esclusa, Damme, Arnemuiden, justicia privativa, entendimiento con el gobierno local, libertad fiscal, protección en

30. *Ibidem*, 50. Brujas, a 2 de agosto de 1452. *Acte public, (…) relatant les basses et condition de l'*établissemment *du Consultat d'Espagne en la ville de Bruges, et ses Rappaport avec le Consulat de Bizcaya*.

31. Basas Fernández, M. *El consulado de Burgos en el siglo XVI*. CSIC, Madrid, 1963. Ver Ladero Quesada, M. A. "Política económica de Isabel La Católica", Casado Alonso, H., García-Baquero, A., (Eds.*) Comercio y hombres de negocios en Castilla…, op. cit*.: 190. Caunedo del Potro, B. "Contribución al estudio del transporte marítimo en el mar Cantábrico", *Anuario Instituto Juan de la Cosa,* 4. 1981-1982: 9-54.

32. Guiard y Larrauri, T. *Historia del Consulado y Casa de Contratación de Bilbao y el comercio de la Villa*. La Gran Enciclopedia Vasca, Bilbao, 1971, T. I. Basas Fernández, M. "El esplendor del comercio bilbaíno durante el siglo XVI", *Bilbao, Arte e Historia*. Bilbao, Diputación Foral de Vizcaya, 1991: 57-77.

caso de "*fortune et tempeste de la mer*, *oraige de la mer*", regulación pesas y medidas, fletamentos y avería, alquileres, corretaje, deudas y multas, etc.[33]

3.1. VIZCAÍNOS EN FLANDES

El tráfico marítimo entre los puertos vizcaínos, más concretamente los de Bilbao, y Portugalete, será el dinamo de la economía local y del hinterland castellano. Se articula desde el interior mesetario hacía el nodo comercial flamenco. Hombres, naves, mercancías e industrias subsidiarias constituirán una comunidad mercantil que va mutando de acuerdo a las coyunturas de cada momento. La historiografía se ha ocupado ampliamente del tema, aunque aún quedan aspectos que pueden ser tratados o recibir una explanación más acotada, dependiendo de la metodología y los instrumentos aplicados para su análisis. El primer problema que se aprecia para encauzarla investigación, y como ya lo expresara R. Fossier, *La Edad Media no tiene cuentas*[34]. La falta de documentos cuantitativos en el lugar de origen supone una gran limitación. En el caso vizcaíno, además, un gran parte de la documentación medieval desapareció en las incontables riadas e inundaciones que padeció la villa cabecera. No obstante los fondos municipales y notariales destacan alguna relevancia. Además, no han sobrevivido libros de mercaderes, libros de averías[35]

33. Gilliodts Van Severen, L. *Cartulaire de l'ancien consulat d'Espagne à Bruges..., op. cit.*: 151. Brujas, 1 de Setiembre de 1493. Un detalle que tiene que ver con la *belleza y honestidad* de la villa se desliza en el artículo 41 donde se indica que no se podrá establecer taberna o cabaret más que por *personas honestas de bien*, lo que significa que la autoridad cuida de los espacios de sociabilidad de estas comunidad por el bien del *común*.

34. La escases o sinuosidad de los datos es patente en para todos los espacios portuarios tal como lo explican los autores franceses y flamencos. Fossier, R. *L'histoire économique et sociale du Moyen Âge occidental*. Brepols, Turnhout, 1999. Hemptine, T. "Des sources pour une histoire des villes comprarée? Essai de typologie thématique" Aguiar Andrade, A., Millán da Costa, A. (Eds.) *La ville médiévale en debat*. Instituto de Estudos Medievais, Lisboa, 2013: 11-28.

35. Respecto a los Libros de Averías se conservan en el Archivo Foral de la Diputación de Vizcaya desde 1536. Lo que contablemente interesa al Consulado es determinar quién y cuánto debe pagar en concepto de avería. Consecuentemente la información es clara y completa al especificar los barcos que entran y salen de puerto, con su nombre y el de sus maestres, así como el monto de la avería. Del resto de los datos potencialmente reseñables, la fuente adolece de deficiencias de información o especificación. En casos, hay ausencia pura de noticia, navíos de los que se desconoce qué tipo de carga embarcan o desembarcan o, de los que conociéndola, no se sabe el valor de su avería. En otros casos, existiendo información, no se especifican bien las mercancías, utilizando, por ejemplo, el indeterminado término de «fardeles« (que con no excesivo riesgo se puede identificar con tejidos, pero sin saberse nunca ni su clase ni calidad) o abusando de genéricos que priman sobre específicos, en el caso por ejemplo del pescado, cosa que impide discernir si se trata de pesca de altura o de bajura o la especie en cuestión. Todo ello ocasiona una grave pérdida de información y que ésta sea además fragmentaria,

u otros instrumentos contables. Las fuentes impresas, de mayor calado, aportan datos judiciales, legislativos y alguna información notarial de tipo cuantitativo. A todo este cuerpo heurístico se agrega la *Colección de Fuentes Documentales Medievales del País Vasco desde 1300 a 1520* que contiene documentos de carácter institucional y privado.

Los datos que se resguardan en los archivos de los puertos de arribada, aunque algo más completos, tanto cuantitativa como cualitativamente, responden en su mayoría a fuentes manuscritas de carácter municipal o judicial y, en pocas ocasiones, son el resultado de la acción directa de un individuo, compañía o mercader. Sólo existen un fondo notarial en Brujas del notario de S.M. Pedro de Paredes[36] pero, gran parte del ámbito temporal de su actividad excede el del análisis que se propone. En Amberes existe otro fondo correspondiente a los protocolos de W. Stryt[37]. Las fuentes impresas son de notable importancia, como el *Cartulaire de l'ancien consulat d'Espagne à Bruges* y el *Índice de documentos referentes a la Historia Vasca que se contienen en los Archivos de Brujas*[38]. En suma reconstruir la dinámica de los hombres protagonistas del tráfico y sus actividades mercantiles supone una tarea casi artesana para reunir los datos que hagan viable el análisis o marquen una tendencia.

A través de la obra de J. Finot se sabe que desde el siglo XIII las naves vizcaínas entraban por el canal iniciando así un tráfico que aumenta al llegar el siglo XIV, muestra de ello es la presencia de embarcaciones vizcaínas en La Esclusa, concretamente de Bermeo. Esta presencia junto con la existencia de la fuente para cotejarla es de suma importancia porque trata de una nave denominada "Santa María de Lequeitio" con carga de Juan López de Arana, que fue incautada en la entrada de Mude por el baile al detectar indicios de fraude. Arana acusa al

---

lo que demanda cautela a la hora de extraer conclusiones. Bilbao, L.M. "Comercio y transporte internacionales en los puertos de Vizcaya y Guipúzcoa durante el siglo XVII (1600-1650). Una visión panorámica", *Itsas Memoria. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco*, 4. 2003: 271.

36. Stadsarchief Brugge [en adelante: SB], IV/ Actas Civiles: 9 registros de Pedro de Paredes Notario Público de S.M. (1544-1550; 1556-1564)

37. SB, Leg. 3132, 3133.

38. Echegaray, C. de *Índice de documentos referentes a la Historia Vasca que se contienen en los Archivos de Brujas*. Nueva Editorial, San Sebastián, 1929.

maestre, y éste apela para que la causa se resuelva según las leyes de Brujas. La petición del cargador es atendida, se anula la sentencia de Mude y se procede según la legislación de Brujas. Éste es uno de los tantos conflictos que debieron producirse. Llama la atención lo temprano de la demanda, lo que indica no sólo una noción de la dinámica del tráfico sino también un profundo conocimiento de los mecanismos legales que se movilizaban en torno al tráfico marítimo. En razón de lo expuesto es evidente que conocimiento e información se trasmite y maneja desde muy temprano. Al mismo tiempo se advierte que la deriva del comercio informal también se manifiesta desde muy pronto. Es menester indicar que éste y otros actos similares se producen en el momento en que Bermeo era la cabeza de Vizcaya y, por tanto, su puerto mayor. Aún no había llegado la hora del canal y ría de Bilbao.

El siglo XV mostrará otra imagen del tráfico entre Vizcaya y Flandes con la incorporación de otros puertos. El centro de negociación y de destino de sus cargamentos era, sin duda, la ciudad de Brujas. Allí los comerciantes castellanos, liderados por los burgaleses, van ganando posiciones económicas, sociales y políticas, como corresponde a una nación mercantil plenamente organizada. A Brujas entraban cada año entre setenta y noventa embarcaciones, de las cuales hasta treinta eran de origen vizcaíno, generalmente procedentes de Bilbao, y con destino a la propia Esclusa. A mediados de siglos el tráfico se intensifica; a un mayor número de naves se suma la presencia de mercaderes que ya residen en Brujas, cobrando cada vez mayor importancia los maestres frente a los armadores, sobre todo en aquellas embarcaciones que entran o están en La Esclusa. Las causas en las que se ven involucrado demuestran la existencia por una parte, de propietarios bilbaínos que ostentan además cargos en el concejo de villa o participan de su gobierno mediante los arrendamientos u oficios, son, además, propietarios de inmuebles y bienes raíces, instalaciones industriales (ferrería y astilleros), y son miembros de la "Cofradía de Mercaderes y Maestres de Nao de la Cofradía de Santiago de Bilbao", como Juan Pérez de Bertendona, Martín de Arostegui, Martín Ibáñez de Tellaeche, Juan Pérez de Asturriaga o Martín Sánchez de la Naja, a quien algunos autores señalan como uno de los más acaudalados mercaderes de Bilbao.

Destaca asimismo la figura de los maestres o capitanes que son los que finalmente se hacen cargo de las mercancías: Ochoa de Motrico, Sancho

de Epalza, Pedro de Bilbao, Juan y Martín de Arbolancha, Lope Ibánez de Rentería, Juan Ortíz de Licona, Martín y Juan de Luzarra, Diego de Basurto, Martín de Bilbao que serán conocidos por las autoridades de la villa flamenca por protagonizar sonadas causas por fraudes, destrozos, impagos ("dinero de la nación", avería) deudas, simulación de accidentes por tempestad, robo de cargas, etc. En pocas ocasiones se hace mención el tipo de embarcación como así también el contenido de la carga[39].

Será a través de la mencionada cofradía por donde los mercaderes, propietarios, armados y maestres de naos encausan sus intereses tanto en el ámbito local como en el referido a los conflictos con el consulado burgalés o los relativos al comercio con Flandes. Así es como en 1507 elevan una airada queja sobre la manera de contar la avería conjuntamente con el recientemente creado Consulado de Burgos porque veían en este hecho una afrenta a sus intereses. En esta ocasión la carta que enviaron a la reina Juana sobre el particular estuvo firmada por Lope de Arbolancha, Martín Ibáñez de Luzarra, Lope de Acha, Ochoa Pérez de Uriondo, Juan Iñiguez de Enderica, Pedro de Oñate, Pedro López de Barraondo, Juan Pérez de Marquina, Martín de Anchieta, Diego Basurto, Francisco Arbieto, Juan Martínez de Recalde, Ochoa Sanchéz de Arriaga y Diego de Bertendona, entre otros.

Además, se organizan entre sí mediante la creación de compañías de carácter financiero, comercial y de transporte marítimo para velar por sus intereses y compartir el riesgo[40]. Y no dudan en establecer relaciones con el poder monárquico. De hecho a Juan Martínez de Recalde (viejo y joven), se lo conoce

39. Gilliodts Van Severen, L. *Cartulaire de l'ancien consulat d'Espagne..., op. cit*. Enríquez Fernández, J., Hidalgo de Cisneros Amestoy, C., Lorente Ruigómez, A., Martínez Lahidalga, A. *Libro de Autos Judiciales de la Alcaldía (1419-1499) y Libro de Acuerdos..., op. cit.*: 55. *Libro de Acuerdos y Decretos Municipales de la Villa de Bilbao (1509-1515)..., op. cit.*: 56. *Ordenanzas Municipales de la Villa de Bilbao (1477-1520)..., op. cit.*:70. Guiard y Larrauri, T. *Historia de la Noble Villa de Bilbao*. Tomo I. Gran Biblioteca Vasca, Bilbao, 1971. Id. *Historia del Consulado de Bilbao*. Tomo I. Gran Biblioteca Vasca, Bilbao, 1972. García Fernández, E. "La cofradía de oficios en el País Vasco durante la Edad Media", *Stvdia Histórica. Historia Medieval*, 15, 1997: 11-40. Id. "Las cofradías de mercaderes, mareantes y pescadores vascas en la Edad Media", Arízaga Bolumburu, B., Solórzano Telechea, J. A. (Eds.) *Ciudades y villas portuarias del Atlántico en la Edad Media..., op. cit.*: 282-284. Id. *Gobernar la ciudad en la Edad Media: Oligarquías y élites urbanas en el País Vasco*. Diputación Foral de Álava, Vitoria, 2004. Id. (Ed.) *Bilbao, Vitoria y San Sebastián: espacios para mercaderes, clérigos y gobernantes en el medievo y la modernidad*. Universidad del País Vasco, Bilbao, 2005.

40. Priotti, J. Ph. *Bilbao y sus mercaderes en el siglo XVI..., op. cit.*: 321.

como criado de S.M., en tanto que el término criado es sinónimo de socio, parece evidente el vínculo de los vizcaínos con diversas esferas de este poder. Sobre las diversas generaciones de Martínez de Recalde existen interesantes estudios que corrigen los errores cometidos por otros historiadores producto de la dificultad en establecer el orden temporal de las actuaciones de cada generación.

El caso de los Martínez de Recalde es el más representativo ya que se trata de la actuación de tres generaciones con el mismo nombre[41], permitiendo conocer la evolución de la mentalidad de los mercaderes vizcaínos. Las primeras noticias que se conocen datan de 1504, momento en que ya se menciona como representante de una segunda generación de Martínez de Recalde, y como conocedor del estado de la ría en 1497[42]. También en las fogueras de Bilbao se habla de la familia sin poder distinguir a qué generación corresponden los bienes. Asimismo uno de sus miembros figura como diputado de la "Cofradía de Mercaderes y Maestres de Naos de Santiago de Bilbao" 1509 junto a Francisco de Arbieto y como fiel Diego de Basurto, con quienes también mantendrá tratos comerciales.

Juan Martínez de Recalde, es reconocido como armador, mercader, proveedor del rey, al que se menciona como criado de S.M., quien organizó las flotas y gestionó el servicio de correos, de dos zabras, entre la costa inglesa y los Países Bajos, servicio que existió durante todo el reinado de Carlos V[43]. Por su condición de proveedor real actúa en los embargos para el real servicio, actividad que la familia desarrollaba desde fines del siglo XV con ocasión del traslado de la Archiduquesa a Flandes o, más tarde, el traslado de Carlos V[44] y

41. Fagel, R. "Los Juan Martínez de Recalde, de Bilbao: de mercaderes a héroe naval (1504-1588)", *Investigaciones Históricas* 23, 2003: 32.

42. Enríquez Fernández, J., Hidalgo de Cisneros Amestoy, C., Martínez Lahidalga, A. *Colección documental del Archivo Histórico de Bilbao 1473–1500*..., op. cit.: 478-479, 691-692.

43. Son de gran interés las cinco cartas-informes remitidas al secretario Castañeda en 1520 con datos sobre la meteorología, el estado de los mares, las características del tráfico en cada momento, embarcaciones extranjeras y descripción de los viajes, hombres y transportes de los correos a Flandes. Archivo General de Simancas [en adelante: AGS], PTR, L. 1,25. 28 de julio de 1521.

44. En 1519, embarga las naves de Juan Iñiguez de Bermeo, Min de Uriarte, Ochoa de Asua, Martín de Anchieta, López Ibáñez de Luzarra, Sancho García de Sunsunaga y Diego de Arana. Archivo Histórico Protocolos de Bil-

en el examen de naos y galeones que participarían en ésta y otras campañas[45]. Existen algunas constancias de las actividades comerciales, no siempre legales, sobre el transporte de vino y asociado con Sebastián de Fano que fue arrendador del vino de la villa[46]. Al mismo tiempo se comprueba cómo la gestión de los negocios familiares se reparte con sus hermanos Sancho López de Recalde y Francisco de Recalde. Éste último residente en Amberes y casado con Ana del Valle, hija de banquero. Además, a comienzos de siglo actúa como prestamista de otros mercaderes vizcaínos y cántabros: Íñigo López de Jaúregui[47], los herederos de Ochoa de Isasi[48], Toribio Manjón[49], Juan Martínez de Iruxta[50] o María López de Angulo[51].

Por su parte, otro Juan Martínez de Recalde, el joven, se podría establecer en Bilbao alrededor de 1526, después de haber participado hacía 1517 en el gobierno de la villa y realizado un viaje por Flandes que habría durado desde 1517 a 1519 donde habría alcanzado las competencias necesarias para recoger el testigo en los negocios. Será nombrado caballero de la Orden de Santiago, un cargo honorífico. Desde 1547 habría estado al servicio de su padre, quien llevaba el mismo nombre y apellidos. Las fuentes describen a este Recalde 'el moço' "como buen trabajador, que entiende bien el comercio y que es capaz de sustituir a su padre sin dificultad". Así aparece atendiendo sus intereses

---

bao (AHPB), 3288. Sebastián de Ceballos, fs. 473, 475,573, 574, 575, 573, 583, 586. Esto demuestra que aunque exista una estrecha relación entre los mercaderes a la hora de responder a las estrategias reales se dejaban de lado el amiguismo dado que todos los involucrados en esta actuación habían compartido silla en la Cofradía de mercaderes.

45. *Ibidem*, f. 544. Francisco Artieta y Juan Martínez de Recalde participan en la comparecencia que se produce el 9 de mayo de 1519 de Lope de Acha , armador de una nave que está surte en la Concha de Laredo. Los arqueadores en ese momento fueron: Ochoa Pérez de Uriondo, Pedro de Goronda, vecinos de Bilbao, y Ortuño de Ugalde, vecino de Bermeo.

46. Enríquez Fernández, J., Hidalgo de Cisneros Amestoy, C., Lorente Ruigómez, A., Martínez Lahidalga, A. J. *Libro de acuerdos y decretos municipales de la villa de Bilbao (1509 y 1515)..., op. cit*.

47. Sobre este caso existen dos expedientes Archivo de la Real Chancillería de Valladolid [en adelante: ARCHV] Reales Ejecutorias [en adelante: R.E.] 242,33; 283,28.

48. Íbidem 288,40.

49. Íbidem 319,49.

50. Íbidem 304,44.

51. Íbidem 367,23.

particulares dado que en 1553 se enzarza con el ayuntamiento del Nervión en un juicio sobre la explotación de unas veneras de ciertos montes[52]. Es decir que por estas fechas la familia tenía sus negocios diversificados y una vasta red de relaciones en diversos sectores económicos en un amplio marco geográfico.

A la muerte de su padre, le queda por resolver los problemas testamentarios, cobrar las deudas, asumir el mayorazgo, continuar con el pleito de las veneras, y ocuparse del negocio de la familia[53]. Estos pleitos y el testamento de su padre permiten conocer algunas de las propiedades de la familia: Casas en la cal Somera y en Artecalle; una casa torre, una huerta y viña en San Nicolás y ferrerías, una capilla en la iglesia de San Antón. Además de bodegas, embarcaciones y compañías. Otro de sus hermanos, Francisco Recalde actúa como factor de los negocios familiares y de los negocios de Francisco Lerma Polanco[54], residente en Burgos. Por estas fechas se entrecruzan las actividades realizadas por los Martínez de Recalde de segunda y tercera generación.

En el libro de caja del mercader Diego de Bernuy aparecen a la vez "el viejo" y "el joven" Martínez de Recalde como los representantes de estos en Bilbao, trabajando como cargadores de las mercaderías de la casa para los Países Bajos y Andalucía, además de otros cometidos, puesto que ambos poseían lonjas donde era posible almacenar temporalmente las mercaderías. Esta relación de los Martínez de Recalde con los Bernuy, residentes en Toulouse, Burgos, Amberes, Londres y con ramificaciones empresariales por todo el Midi francés, podría venir aparejada a través de Francisco Arbieto, que habría oficiado de intermediario primero, y de enlace después[55]. Además los Recalde padre e hijo, aparecen desarrollando un

52. ARCHV, R.E. 857,39.

53. Íbidem, R.E. 1079,14.

54. AHPB, 3288, Sebastián de Ceballos, f. 362-363.

55. Casado Alonso, H. "Los agentes castellanos en los puertos atlánticos: Los ejemplos de Burdeos y de los Países Bajos"..., *op.cit.*:178. Ver: Id. "Red de Fletadores españoles de barcos en Burdeos" 1495-1520: 194. Francisco de Arbieto, Arbolanza, Luzarra, Francisco de Olabe, Sancho de Agurto, Pedro de Isunza y Diego de Echávarri (estantes en Flandes), que habitaron en torno a la plaza de Vizcaya en Brujas, son representantes de grandes compañías comerciales y financieras de estos siglos. Id. "Los flujos de información en las redes comerciales castellanas de los siglos XV y XVI", *Investigaciones de Historia Económica* 10, 2008: 51. Fagel, R. *De Hispano-Vlaamse wereld. De contacten tussen Spanjaarden en Nederlanders 1496-1555*. Proefschrift KU Nijmegen. Archief- en Bibliotheekwezen in België Extranummer 52. Brussel, 1996: 210-213.

papel activo en el comercio con los Países Bajos. Y aunque dirigen muchas operaciones para Carlos V, siguen funcionando como mercaderes por cuenta propia. Además su red se extiende hasta las ciudades bálticas, así aparece un Juan Martínez de Recalde como uno de los más grandes deudores españoles de los Fugger (Fúcares)[56].

Una vasta red de relaciones se teje a través de compañías. Una primera el capitán Nicolás Artieta con quien formó una sociedad para transportar paños, mercancías, cobre para Su Majestad. Otra segunda compañía de seguro marítimo con Martín de Rigoitia[57], notario público de la villa y que tenía como factor en Amberes a Juan de Rigoitia, su hermano y factor de los Recalde[58]. La actividad aseguradora de la compañía llegó a extenderse hasta Italia, concretamente hasta Florencia y Génova hacia donde había partido la nave de los hermanos Estorce, residentes en Burgos[59]. Ésta compañía, además, prestaba dinero a crédito a extraños o a otras sociedades en la que participa la familia Recalde, como por ejemplo la constituida por Jacobe de Agurto, Juan Loxeri (factor en Burgos, primero y, más tarde residente en Flandes) e Iñigo de Uriarte que tiene como finalidad cobrar deudas en las ferias de Medina del Río Seco, Burgos, Valladolid y Madrigal[60]; o Fortuno y Bartolomé Catilinaga que a su vez tenían relaciones con los florentinos, Juan Bautista y Lorenzo Guichardini, estantes en Amberes[61]. Asimismo formaron dos compañías más. Una con Pedro Ortíz de Líbano y Pedro de Aguirre[62]; y otra con Juan Ochoa de Basabe para la explotación de dos carabelas. Por su parte, el mismo Rigoitia era apoderado del mercader Juan del

---

56. Fagel, R. "Los Juan Martínez de Recalde, de Bilbao: de mercaderes a héroe naval (1504-1588)"..., *op. cit.*:18.

57. Sobrino de la mujer de Juan Martínez de Recalde.

58. Archivo Foral de Bizkaia [en adelante: AFB], Notarial [en adelante: N] 0846/0063.

59. AHPB, RM. 1316, f. 136.

60. *Ibídem,* RM. 1316, f. 331. Carta de poder. Una de las deudas que cobran es por valor de 734.750 maravedíes en 1539. A las grandes ferias habría que agregar otras de menor entidad: ferias de ámbito comarcal y regional, como las de Benavente, Valladolid, León, Mansilla, Salamanca, Alba, Béjar, Piedrahita, Trujillo, Plasencia, Tendilla, Mondéjar, Montiel, Zafra, Alcalá de Henares, Daroca, Cardona, Murviedro, etc. Casado Alonso, H. "Circuitos comerciales y flujos financieros en Castilla a fines de la Edad Media e inicios de la Modernidad", *Estados y mercados financieros en el occidente cristiano (siglos XIII- XVI): XLI Semana de Estudios Medievales de Estella.* Gobierno de Navarra, Pamplona, 2014: 276.

61. AFB, JCR1040/087. 1540.

62. AHPB, RM. 1316, f. 4; 3288, f. 597.

Castillo estante en Brujas y, además, tenía una sociedad aseguradora con Pedro de Isunza, también estante en aquella ciudad[63].

Tendría también otra sociedad con Antonio y Martín Jiménez de Bertendona que se encargaba de la liquidación de cuentas de la Armada de Flandes[64]. Además, era proveedor de artilleros, artillería y munición desde Zelanda[65]. En 1550 Carlos V confirma la merced que por otro albalá había le había concedido por valor tres mil maravedíes anuales para una lanza y cuatro ballesteros mareantes[66].

Como proveedores reales y por sus vínculos con el servicio de correos con los puertos del Canal, generan en torno a sí una extensa red que abarca actividades propias del comercio marítimo como especialista en la medición de naves en caso de embargo. Por estas mismas fechas respondiendo a un pedido del rey informa de las naves que en aquellas costas había y que sumaban doce mil toneladas, aseguraba que las que había en la ribera eran "buenas naos, crecidas y bien aderezadas" y que se proseguía el embargo de todas las que se hallaban de cien toneladas arriba[67]. También estuvieron al frente de la preparación de flotas y armadas tuvo lugar, por ejemplo, en Laredo entre 1557 y 1559, y en Santander en 1568. A su vez, en 1567, se dedicó en Bilbao a construir doce

63. AFB, JCR 2659/450.

64. AGS, CH, 386 - Pleitos, procesos y expedientes. L 713/4,

65. ARCHV, Contaduría Mayor de Hacienda., L. 13. AHPB, RM. 1316, f. 34.

66. AGS, CCA, DIV, 6, 183. Posteriormente, en 1558 Felipe II en que hizo merced a Juan Martínez de Recalde, hijo del anterior, de 9.833 maravedíes para tres lanzas y media y 10 ballesteros mareantes, por muerte de su padre.

67. Paz, J. "Lanzas y Ballesteros Mareantes de Vizcaya", *Euskal-Erria: Revista Bascongada* 45, 1901: 109. Para la Armada organizada en 1554 Juan Martínez de Recalde, vecino de Bilbao, debía servir con 3 lanzas y media y 10 ballesteros mareantes y en su nombre se presentó su hijo Sancho López de Recalde. *Ibidem*. "Lanzas y Ballesteros Mareantes de Vizcaya", segunda parte: 153. La organización de las flotas estaba en manos de la familia desde épocas anteriores, aunque se dispone de información más detallada desde 1530, lo cierto es que el conocimiento y domino de la situación del tráfico permite considerarlo como un gran experto en la materia, destacando la capacidad para referir en ocasiones, a la necesidad de contar con una flota y hombres altamente cualificados y a la conveniencia de combinar la flota de la lana con el transporte de tropas, repartiendo, así los gastos con el Consulado de Burgos. Fagel, R. "El camino español por mar: Los soldados españoles en los Países Bajos durante la época de Carlos V", Martínez Millán, J. (Ed.) *Carlos V y la quiebra del humanismo político en Europa (1530-1558)*. Sociedad Estatal para la Conmemoración de los Centenarios de Felipe II y Carlos V, Madrid, 2000: 365 y siguientes.

galeones para la flota de Indias (escapa los objetivos de este trabajo ofrecer datos sobre la red de la familia en torno al comercio de Indias, solo indicar que uno de los miembros formó parte de la Casa de Contratación en Sevilla). A principios de los años setenta, organizó una gran armada de cuarenta y cinco naos que, bajo el mando del duque de Medinaceli, pasaría a los Países Bajos. El 'almirante' Recalde Juan Martínez de Recalde Larrínaga tenía a su mando las diecisiete naos comerciales de la flota, que transportaban entre otras mercaderías la lana española. Es evidente que como proveedores reales la familia maneja información detallada de la situación de las flotas, su disponibilidad y situación. Sus ocupaciones durante los años sesenta y setenta como representante de Felipe II, fueron las mismas que las de su padre con Carlos V: el mantenimiento del servicio de las zabras de correos y la organización de flotas y armadas.

Asimismo tenían al menos tres embarcaciones en "parçonería" con Juan Ochoa de Basabe y los cónsules de la Universidad de Burgos[68]. Entre los miembros de esta compañía aparecen miembros de su familia extensa. Su posición central en la red le hacía tener vínculos en diversas plazas, socios, factores y familiares de confianza; también ascendiente sobre maestres y personal de servicio pero, sobre todo, un profundo conocimiento de la coyuntura de cada uno de los espacios portuarios por los que transitan sus negocios como criado del rey y como principal de sus compañías.

El ejemplo de los Recalde demuestra que estos hombres navegan por las venas del sistema compartiendo y extendiendo su poder a diversos ámbitos, incluso a los espacios de sociabilidad[69]. Pero sobre todo actúan, independientemente de los conflictos particulares como un cuerpo cuya influencia se extiende de Bilbao a Flandes, a través de la "Casa de los Vizcaínos en Brujas". Es más se cercioran de que aquella casa sea financiada por la institución consular[70]. Estas son las bases de la red de comercio marítimo en el lugar de origen que circula hacia el interior de la Península, el Atlántico sur, Mediterráneo y, por su puesto el Canal de la Mancha y Mar del Norte.

68. AHPB, RM. 1316, f. 83.

69. Es el caso de la ordenanza del concejo de Brujas que autoriza el establecimiento de una taberna en el barrio de los vizcaínos, otro espacio de sociabilidad junto a la plaza homónima.

70. AFB, 0090/001/001: Libros de cuentas de propios y árbitros del concejo de la villa de Bilbao (1536-1550)

En esta progresión de los vizcaínos hacia los mercados del Norte, también extienden sus redes en Amberes[71], ciudad que se convierte en centro de atracción internacional a medida que la entrada a Brujas se va cerrando. La fase de crecimiento de la ciudad, puerto y mercado se centra entre fines del siglo XV y comienzos del XVI, concretamente entre 1493 y 1520 periodo en el que se conjugan una serie de factores: la llegada de mercaderes de sur de Alemania, la presencia de los ingleses, la creación de la factoría portuguesa y la decisión de los banqueros para asentar allí su sede. Aquí también se hará notar la presencia vizcaína con un comercio ocasional, algunos residentes y un grupo más amplio de comerciantes que visitaban precisamente las ferias, convertidas en ferias de pago: Pentescotés y San Bavon (Octubre) en la misma ciudad y otras dos en Bergen de ciclo anual. Lo cierto es que en la documentación del Escalda se nombra a destacados vizcaínos que actúan conjuntamente o simultanean los puertos de Brujas y Amberes: Martín Aguirre, Pedro de Madaria, Pedro Oñate, Pedro Ugarte, Juan Martínez de Recalde o asociados, Martín y Diego Echávarri, Juan de Bilbao, Martín y Pedro de Isunza, Juan de Catilinaga, Pedro Arbieto, Martín de Arriaga, Pedro Ugarte[72]. La consolidación de del negocio mercantil en Amberes se producirá con la creación de un consulado para todas las naciones de España.

4. EL NEGOCIO: LA SOCIOLOGÍA DEL CRÉDITO EN BILBAO Y FLANDES

En los siglos XIV y XV, la consistencia del mercado monetario y el perfeccionamiento de las fórmulas crediticias generaron un verdadero sistema financiero que surgió del seno de la actividad comercial porque el mercader ya no se contenta con comprar y vender sino que también intenta intervenir en los intercambios. La especulación fue ganando terreno hasta el punto que el propio tráfico de dinero fue más lucrativo que el mercantil. La consecuencia inmediata fue la aparición de diversas formas de pagos, de importantes plazas y ferias de

71. Para este tema es interesante el análisis que se ofrece en: Suykens, F. *et al. Antwerp - A port for all seasons*. MIM, Antwerpen, 1986:133 y siguientes.

72. Gori, J.A. *Étude sur les colonies marchandes méridionales-portugais, espagnols, italiens à Anvers de 1488 à 1567..., op. cit.:* 58, 162, 611, 249, 323, 361, 624. Ver también: Guiard y Larrauri, T. *Historia del Consulado y Casa de Contratación de Bilbao y el comercio de la Villa..., op.cit.*

pago y de diversos modos liquidación y abono de deuda[73]. Surgen, por tanto los llamados por J. Le Goff, los hombres de negocios, mercaderes-banqueros que administran y hacen circular el dinero metálico y las letras de cambio por el sistema económico europeo. La expresión es excelente porque demuestra la extensión y complejidad de sus intereses; y también que el mundo del comercio y del dinero está cambiando, que la "commanda" y la compañía han superado a la propia actividad mercantil para centrar sus miras en el mercado monetario; demuestra, asimismo, la tímida aparición de un nuevo orden conjugado con una fase ascendente de la economía europea inicia desde el siglo XI[74].

Los conceptos de préstamo y crédito[75] no eran nuevos, ni se impusieron en un breve periodo. La definición de los términos son es el resultado de la construcción del marco legal castellano que se gesta a lo largo de los siglos bajomedievales. La Partida V[76] ya da cuenta del asunto. Más adelante en el siglo XIV, los Ordenamientos de Alcalá de 1348 ampliarían las regulaciones, incluyendo algunos instrumentos de pago como la obligación[77]. En el siglo XV

73. Igual Luis, D. "Los medios de pago en el comercio hispánico (siglos XIV y XV)", Iglesia Duarte, J. I. (Coord.) *El comercio en la Edad Media: XVI Semana de Estudios Medievales, Nájera y Tricio del 1 al 5 de agosto de 2005*. Instituto de Estudios Riojanos, Logroño, 2006: 255.

74. Le Goff, J. *Mercaderes y Banqueros de la Edad Media*. Eudeba, Buenos Aires, 1982: 9.

75. Carvajal de la Vega, D. "Crédito y préstamo entre los mercaderes castellanos a fines de la Edad Media", Bonachía Hernando, J.A., Carvajal de la Vega, D. (Eds.) *Los negocios del hombre. Comercio y rentas en Castilla, Siglo XV y XVI*. Castilla Ediciones, Valladolid, 2012: 55. Id. "Crédito privado en Castilla (1480-1521)", *X Congreso Internacional de la Asociación Española de Historia Económica. (http://www.aehe.net/xcongreso/pdf/sesiones/tesis/david-carvajal.pdf)*.

76. *Las Siete Partidas*. Lex Nova, Valladolid, 1984. El código articula aspectos de la actividad económica a través de los siguientes títulos: I: "de los empréstidos o *mutuum*"; II: "del préstamo a que dicen en latín *conmmodatum*"; III: "de los condesijos a que dicen en latín *depositum*"; V: "de las vendidas y de las compras"; VI: "de los cambios que los omes facen entre si e que cosa es cambio"; VII: "de los mercadores de las ferias e de los mercados en que compran y venden las mercaderías e del diezmo e del portadgo que han a dar por razon dellas"; VIII: "de los logeros e de los arrendamientos", y X: "de las compañías que facen los mercadores". Véase también: Arias Bonet, J. A. "El derecho marítimo en las Partidas", *Revista de Derecho Mercantil* 99, 1966: 91-108. En relación al concepto de préstamo hay que distinguir los préstamos para el consumo y préstamo comercial.

77. Ordenamiento de Alcalá, 1348. Título XVI "De las Obligaciones". Ley Única: "Paresciendo que se quiso un Orne obligar á otro por promision, o por algund contracto, ó en alguna otra manera, seatenudo de aquellos á quienes se obligó, é non pueda ser puesta xcebcion que non fue fecha estipulacion, que quiere decir:prometimiento con ciertas solepnidades del derecho: ó que fue fecha la obligacion del contracto entre absentes ; ó que fue fecha á Escribano publico, ó á otra persona privada en nombre de otro entre absentes; o que se obligó uno de dar, ó de facer alguna cosa á otro: mas que sea valedera la obligacion ú el contracto que fueren fechos en qualquier

lo harán, las Ordenanzas de Castilla al referirse a las obligaciones y contratos y, ya en el siglo XVI, las Leyes de Toro de 1505[78].

Precisamente uno de los instrumentos del crédito serán las conocidas como escrituras o cartas de obligación, también llamadas "cartas de debdo", que no es otra cosa que un reconocimiento de deuda, tipo documental que ya se regula en el Código Justinianeo "Obligatio" y en "Las Partidas", siendo muy común en Castilla desde el siglo XIV[79]. Las partes intervinientes, acreedor y deudor se denominan, "obligado" y "obligacionista". En estos documentos el interés queda incluido en el montante por lo cual es difícil conocer la tasa correspondiente. Y aunque la cifra aceptada por la legislación no podía superar el 33% en la práctica el interés llega a representar hasta el 60%. En algunas escrituras aparece la frase "para hacer una buena obra"[80] que, en la mayoría de los casos, no responde a motivos verdaderos y tan solo encubre préstamos ilegales. Finalmente, resaltar que no todos las escrituras son operaciones realizadas por los propios interesados sino a través de terceros. En estos casos aparecen junto al documento la correspondiente carta de poder, por el que el poderdante otorga la facultad al apoderado a tramitar, cobrar o pagar una deuda[81].

De la información de los datos obtenidos en ambos tipos documentales, y salvando las lagunas, es posible identificar a los actores de la red del comercio y la finalidad de los créditos pedidos u otorgados, pudiendo advertir una tipología crediticia. Igualmente es plausible determinar en la conformación de esa red las

maneraque paresca que alguno se quiso obligar á otro, é facer contracto con el" (ley 2, Tit. 10, Lib 5 Recopilación) http://fama2.us.es/fde/ocr/2004/ordenamientoDeAlcala.pdf

78. *Leyes de Toro*. Lex Nova, Valladolid, 1981: 317. (Fascímil), Ley LXIII: Prescripciones sobre las obligaciones y su prescripción. Ley LXVI: No se admita demanda por causa del asunto sin la existencia de testigo o escritura pública.

79. Cremades Griñán, C. Mª "Metodología aplicada a las fuentes notariales: Diversos sistemas de financiación en la Edad Moderna", Eiras Roel, A. *et. al. Aproximación a la investigación histórica a través de la documentación notarial*. Seminario Floridablanca, Murcia, 1985: 79.

80. En 1543, López Sáez de Arbolancha pide prestado a Iñiguez de Enderica, ambos vecinos de Bilbao casi 7.000 maravedíes. En la escritura de obligación señala que el motivo del otorgante no es otro que "para hazer buena obra y amor". AHPB, 3290, f. 3. En la documentación también aparece la expresión "por puro y verdadero préstamo".

81. Jiménez de Muñana, M. M. "Estructura de las escrituras notariales de poder en Extremadura en el siglo XVI: estudio de un caso singular", *Anuario de la Facultad de Derecho* 11, 1993: 370.

diversas finalidades del crédito marítimo, la jerarquía de los partes implicadas, la cuantía destinada al efecto, la plaza de concesión y la de pago.

4.1. LA CASUÍSTICA

Los transportistas y mercaderes vizcaínos siguiendo la tendencia de la economía europea se reconvierten a medida que la incertidumbre de los mares crece y el dinero del comercio penetra en ferias y mercados a través de la actividad crediticia de diversos modos y siempre ligadas a la actividad "import-export". Ante de esta fecha aparecen los primeros ejemplos, no muchos en números, pero significativos y representativos del cambio de rumbo que se avecina. Se han cuantificado trescientas escrituras de obligación para el periodo 1480-1560[82] con las que se elaboró una base de datos donde se pudo distinguir una tipología sobre los destino del crédito en el que participan los vizcaínos con negocios en Flandes: compra-venta, fletamento y seguro marítimo y otros pagos de deuda.

4.1.1. CRÉDITOS A LA COMPRA-VENTA DE BIENES

Se trata de transacciones de embarcaciones o parte de embarcaciones y mercancías. Este tipo de forma crediticia se genera a partir de la existencia de una escritura de compra-venta, estableciendo la forma de pago. Se han verificado entre las primeras alrededor del 20% de los registros de la base de datos trata de venta de una embarcación o parte de ella, incluyendo o no aparejos, mástiles, velas cables, jarcia, anclas, batel y remos[83]. Estas compra-ventas se producen en Bilbao o Brujas; se realizan entre propietarios y maestres o entre socios. En ocasiones, el vendedor se constituye en inquilino, dato nunca menor lo que encierra otra cuestión polémica. Lo cierto es que a partir de estas transacciones se observa la dinámica de las compra-ventas, que genera una

82. En 1484 se produce la derogación de una escritura de obligación firmada por un vecino de Bilbao por la compra de una embarcación. La carta se rescinde porque la nave estaba embargada. Este documento demostraría que por estas fechas el uso de las escrituras de obligación era una práctica común. Enríquez Fernández, J., Hidalgo de Cisneros Amestoy, C., Lorente Ruigómez, A., Martínez Lahidalga, A. *Archivo General de Simancas. Registro General del Sello. Vizcaya (1484)..., op. cit.*: doc. 330.

83. En 10 de agosto 1519 se vende en Bilbao la nao Santísima Trinidad con todos sus fletes y aparejos por 290 ducados. AHPB, 3288, f. 466-467. En 30 de marzo de 1545 se vende en Brujas la mitad de una nao de 130 toneles con todos sus aparejos y armas a 300 ducados. El vendedor es un vecino de Deusto. residente en Brujas. SB, IV/ Actas Civiles: 9 registros de Pedro de Paredes, f. 20. El 12 de agosto de 1519 se vende la nao San Juan con aparejos y armas. AHPB, 3288, f. 474.

movilidad de bienes y capitales entre ambos espacios portuarios, pudiendo en algunas veces verificarse que las partes implicadas actúan en uno y otro espacio dependiendo de la coyuntura y de la amplitud de sus negocios.

También se observa la existencia de contratos firmados entre bilbaínos y castellanos sobre embarcaciones de bajo tonelaje, y con una cláusula expresa "para que el galeón ande a la buena ventura en parçenería a medias"[84]. Este tipo de contrato entre particulares, a la vez que socios, es decir "compañía", parece ser común. Estas sociedades se constituían por un periodo de uno o tres años, generalmente para una única campaña anual, con una participación del 50%[85].

El crédito para la adquisición de mercancías constituye 20%, correspondiendo a más de la mitad las relativas al tráfico Flandes-Bilbao. Desde Bilbao los cargamentos consisten básicamente en lanas y al regreso de diversas clases de manufacturas, sobre, procedentes de la industria textil. Los mercaderes vizcaínos no sólo despachan mercancías desde el puerto de Bilbao o Portugalete, lo hacen también desde otros puertos las Cuatro Villas, Deva, Bermeo, Lequeitio, San Sebastián, Pasajes, Colindres, Ondárroa, Guetaria, Andalucía (Puerto de Santamaría, Cádiz), Valencia, Alicante, La Coruña, Marín, Redondela con destino a Ramua o La esclusa. En esos espacios portuarios actúan Martín de Bertendona, Juan y Pedro Iñiguez de Enderica, Martín de Larrauri, Martín de Careaga, Pedro de Laredo, Martín de Elorrieta, Martín de Marquina, Fortún Sáez de Zamudio, Martín de Arbolancha, Juan Martínez de Bilbao la Vieja, entre otros.

4.1.2. CRÉDITOS DESTINADOS AL TRANSPORTE MARÍTIMO.

Representan el 35% de los créditos de la muestra. En términos genéricos se denominan en la documentación préstamos, con lo que se estaría hablando de las primeras formas de seguro. Las transacciones se realizan básicamente entre vizcaínos. Ahora bien, se destacan tres subtipos: fletamento, avituallamiento y seguro marítimo. Dentro del primero aparecen dos figuras fletamento simple

84. Venta de la mitad de un galeón de 50 toneladas entre Martín de Oñate y Martín de Rigoitia para uso en el tráfico con Flandes. AHPB, RM. 1316, f. 126.

85. Escritura de constitución de compañía entre Pedro Ortiz de Líbano, Pedro de Aguirre y Martín Rigoitia para el comercio de Bilbao con puertos flamencos. AHPB, RM. 1316, f. 4.

y a la "gruesa ventura", representando estos últimos el 5% del total[86]. El valor medio de los fletes por embarcación de hasta ciento cincuenta toneladas es de 75.000 maravedíes, siendo el pago del flete a medias entre los socios o "parzoneros". En este caso existe un reconocimiento de deuda por cada socio. Las condiciones de reembolso fijan el pago mayoritariamente en Flandes, ya sea Brujas o Amberes, con un plazo medio de vencimiento entre treinta y sesenta días. Corresponden precisamente a solventar los gastos de fletar una nave. Esto es ponerla en condiciones para navegar y transportar mercancías.

El protocolo señala el derrotero de la nave; la obligación de tomar compañía con otras naves o navegar "en conserva" que se dirijan al mismo destino por cuestiones de seguridad y porque se facilitaba el control fiscal[87]; regula la idoneidad de la nave (calafateado, breado) y el acondicionamiento de la carga; estipula el número de tripulantes exigidos; establece el número y cantidad de material de artillería; el tiempo estipulado para el viaje (generalmente entre 9 y 15 días); y finalmente, determina el lugar donde se pagará la obligación y las persona o personas que llevarán a cabo la liquidación de la deuda[88]. Tanto los contratos de fletamento como los de seguro marítimo establecen el periodo de riesgo: desde que "e hace vela" hasta llegar a Ramua o Esclusa y veinticuatro horas después de haber quedado atracado[89].

86. El flete era, el importe del fletamento o transporte marítimo. Se cobraba una vez que la mercancía se entregaba al consignatario Sobre el alcance de los fletes. Basas, M. *El Consulado de Burgos en el siglo XVI*. CSIC, Madrid, 1963: 167-168. González Arce, J. D., Hernández García, R. "Transporte naval y envío de flotas comerciales hacia el norte de Europa al Cantábrico Oriental (1500-1550)", *Espacio, Tiempo y Forma. Serie Historia Moderna*, T. 24. Madrid, 2011: 51-87. Gil Sáez, J., González Arce, J.D., Hernández García, R. "El comercio de los puertos vascos en la primera mitad del siglo XVI a partir de los contratos de fletamento", *Investigaciones históricas: Época moderna y contemporánea,* 33, 2013: 37-62. El préstamo a la gruesa ventura es aquel en que bajo cualquier condición dependa el reembolso de la suma prestada y el premio por ella convenido del feliz arribo a puerto de los efectos sobre los que está hecho, o del valor que obtengan en caso de siniestro.

87. Las flotas se fletaban con veintidós o veintitrés naos con un único capitán. AHPB Microfilms, 621. Martín de Rigoitia, f. 4-5. Ladero Quesada, M. A. *La armada de Flandes: un episodio en la política naval de los Reyes Católicos (1496-1497)*. Real Academia de la Historia, Madrid, 2003: 42.

88. SB, IV/ Actas Civiles: Pedro de Paredes, Notario Público de S.M. (1544-1550; 1556-1564), Registro 1: 55, 57, 58, 64, y sgtes. AHPB, 3280, fs. 72, 573; RM. 1316, f. 83; RM. 1316, f. 100; 3290, f. 435; AHPB, RM. 1316, f. 40. AFB, N0486/0173; N0483/0240; N0483/315; N483/249; N0485/0037, 0042, 0144, 0149, 0155, 0157, 0032, 0037, 0046, 0136, entre otros.

89. AHPB, 3290, f.72. Por ejemplo: la escritura de obligación de un "préstamo a la buena ventura" firmada en 1544 por Juan Ochoa de Anuncibay y Domingo de Larrauri, ambos vecinos de Bilbao, por un galeón. Además la escritura que señala que se trata de "un puro préstamo".

Existen asimismo operaciones crediticias con el único fin de avituallar la nave, es decir solamente para hacer frente a los gastos del abastecimiento de la tripulación, concretamente los gastos de comida. Este tipo de operaciones aunque se presentan en menor número demuestran que el crédito se extendía a los gastos mayores pero, también a los menores. Dentro de estos aparece otra figura que combina las figuras de flete y avituallamiento: abastecimiento, avituallamiento, aparejos, vituallas, armazón y despacho[90].

Asimismo aparecen reconocimientos de deudas en orden al pago de las pólizas de seguro de la nave o su posterior desembolso tras un siniestro, que representan el 17 % de las escrituras de la base de datos, y movilizan capitales que basculan entre los cien mil y trescientos mil maravedíes por escritura. Las primeras establecen propiamente el valor del seguro de la nave o de las mercancías. Las segundas, estipulan además de la causa del desastre el reembolso en orden a las pérdidas. Se trata sobre todo pagos por hundimiento de las naves a la entrada de los puertos[91]. La ciudad de la Escalda, por ser la plaza más segura, fue el sitio elegido por la familia Echávarri para asentar su compañía de seguros marítimos destinada a cubrir el riesgo marítimo sobre todo a partir de la segunda mitad del siglo XVI, dando una muestra más del relevo del negocio mercantil y financiero de Brujas en favor de Amberes. Por otro parte, la familia Agurto desplegó sus redes en este aspecto desde Burgos. Efectivamente, es lógico pensar que este tipo de compañías aseguradoras no surge solo y únicamente para prevenir el riesgo sino que, también, son una expresión de la aparición de estrategias especulativas sobre el negocio marítimo.

En este sentido J. Ph. Priotti[92] ha demostrado la importancia y crecimiento del mercado del seguro en Bilbao durante el siglo XVI. En este estudio se ha comprobado cómo las familias Agurto, Echávarri y Larrea reúnen el mayor

90. *Ibidem*

91. AHPB, Martínez de Bilbao la Vieja, RM. 1316, f. 1. Escritura de poder para cobrar el seguro del galeón "Trinidad" que "se perdió" en el puerto de Bermeo en 1539. AFB, JCR1040/01. Escritura de poder otorgada para cobrar el seguro de la nao Sata María que se hundió a la entrada del puerto de Amberes. AFB, N0483/0162. AFB, 0483/129. Pago del seguro por hundimiento de la nao Trinidad que ha naufragado en el puerto de Brest en 1550.

92. Priotti, J. Ph. "Estructura y funcionamiento del sistema asegurador bilbaíno en Europa durante el siglo XVI", *Letras de Deusto* 93, 2001: 173-86.

número de pólizas firmadas en forma triangular siendo los vértices las ciudades de Burgos, Bilbao y Amberes. La gestión del negocio está a cargo de diferentes miembros de las familias que a su vez están relacionados con las instituciones consulares implicadas. Cuestión que se ratifica al analizar las escritura de obligaciones recabadas. Por otra parte se comprueba las familias asociadas a la red desde fines del siglo XV son desplazas o al menos relegadas a un segundo lugar cuando se trata las operaciones de seguro marítimo, sobre todo con la aparición miembros que radican en otras provincias vascas, como es el caso de Pedro de Isunza. Sin duda se trata de una nueva etapa que tiene que ver con el puro negocio del mercado del dinero y expansión de la plaza bilbaína en la consecución de un mercado internacional del seguro, desplazando a la línea mercantil.

La tendencia exponencial de crédito en este circuito es manifiestamente ascendente no sólo en cuanto al número de créditos concedidos sino también a las cantidades cobradas, dado que, como ya se indicó, las escrituras de obligación no señalan el interés que se percibirá. En este caso es menester mirar nuevamente a la relación entre Martínez de Recalde y Martín de Rigoitia, su socio o criado. Martínez llegó a conceder crédito a Rigoitia por valor de ochocientos mil maravedíes, cantidad que en 1554[93] se acrecentó en el momento de finiquito se acrecentó a cuatro millones de maravedíes, es decir, que el deudor habría devuelvo cinco veces más del principal. No obstante, las cuentas entre estos hombres no llegan a estar claras, ya que Martínez debía a Rigoitia los sueldos de más de una decena de años.

4.1.3. OTROS PAGOS DE DEUDAS

Llamados en las fuentes "préstamos" representan el 20% de los registros de la base. Se refieren el 5% a la condición de reembolso en Brujas y Amberes dentro de la égida de los Echávarri, aparentemente estos reconocimientos tienen su origen en cuestiones asociadas al riesgo marítimo por la cuantía que manifiestan, pero la escrituras no especifican la finalidad de la misma. Ésta tiene una ratio tan amplia que resulta difícil discernir el objeto último de los mismos. Además existen escrituras que señalan como finalidad la cobranza de

93. Fagel, R. "Los Juan Martínez de Recalde, de Bilbao: de mercaderes a héroe naval (1504-1588)"..., *op. cit.*: 20.

una deuda sin especificar el origen de la misma, como por ejemplo aquellas gestionadas por los hermanos Larrea de cerca de trescientos mil maravedíes[94] o escrituras de cobranza de deuda ejecutada en las mismas fechas por Sancho López de Recalde, sin que tampoco se conozca cuantía y objeto de la deuda. Otras por el contrario, y aunque no mencionen la finalidad, se entiende que se trata de pólizas de seguros marítimos porque la cantidad reseñada es igual o similar a las adjudicada en los contratos de fletamento[95]. Finalmente, se destacan las operaciones realizadas por Antonio de Bertendona, Martín de Sertucha y Jacobo de Ugaz con otros armadores, maestres y compañías dedicadas al transporte y riesgo marítimo por grandes cantidades a saldar en las ferias de pago por valor de entre doscientos mil y más de un millón de maravedíes de las que no conoce el objeto[96].

Finalmente un 4,9 % trata de cartas de obligación conociendo la firma de la escritura y los intervinientes describen objeto y cuantía. Por lo tanto, el estudio de las cartas de obligación muestra la tendencia ascendente del interés de los vizcaínos por las actividades especulativas relacionadas con el riesgo marítimo en desmedro de las actividades mercantiles.

94. ADFB, JCR2659/274. Escritura de finiquito de deuda. Bilbao, 2 de agosto de 1560.

95. AFB, JCR224/077; 0882/045; 0882/0154.

96. AFB, JCR0197/065; 1191/56; 0197/090; N0488/0209.

The Zwin estuary: a medieval portuary network

Jan Dumolyn
Ghent University

Ward Leloup
Ghent University

> *"Brujas es una grant çibdat muy rica é de la mayor mercaduría que ay en el mundo* […]*; allí vi las naranjas é las limas de Castilla ; allí las frutas é vinos de la Greçia, tan abondosamente como allá; allí vi las confaçiones é espeçerias de Alexandría é de toto el Levante, como si allá estoviera; allí vi las pelleterías del mar Mayor, como si allí nasçieran; allí estava toda Italia con sus brocados é sedas é arneses é todas las otras cosas que en ella se fazen; ansí que non ay de parte del mondo cosa donde allí no se fallase lo mejor que en ella ay"*[1]

In September 1438, the Castilian nobleman Pero Tafur visited the city of Bruges in Flanders during his journey throughout the then-known world. He considered Bruges the most important commercial port in the whole world, as merchants from all nations came together there buying and selling commodities

1. Tafur, P. *Andanças é Viajes de Pero Tafur por diversas partes del mundo avidos (1435-1439)*. Marcos Jiménez de la Espada, D. (Ed.) Imprenta de Miguel Ginesta, Madrid, 1874: 251, 254.

from all over the world[2]. As is generally known, from the end of the thirteenth century onwards, Bruges functioned as a hub for international trade, hosting merchants from, among other places, the Hanseatic towns, England, Scotland, France, the great Italian city states and the Iberian Peninsula. Goods from both the North Sea Area and the Mediterranean zone could be found there and the town was also the primary export market for the most valuable finished product the Low Countries themselves had to offer, cloth. The commercial elites of the town itself, the hostellers and brokers, mostly profited from their position as middlemen in international transactions and the city offered a wide range of excellent commercial and financial infrastructure to its visitors as well as a climate of legal security[3].

However, despite its central position for overseas trade in Europe, Bruges was in fact not a seaport. Lying some fifteen kilometres inland, the city depended primarily on the canals and waterways that connected it to the sea for the international merchants and their commodities to reach its market halls and squares. In his journal Pero Tafur also dwelt on how merchants accessed the city by water, helped by the tides, and concluded that "*si lo oviesen de fazer con las bestias sería grandíssima costa é grande empacho*"[4]. The most important waterway connecting Bruges during its commercial heydays to the sea was the Zwin channel. Nowadays only a small nature reserve along the border of Belgium and the Netherlands, the Zwin used to be a vast inlet of the sea forming one of the major harbours of Northern Europe.

Throughout the medieval period, the Flemish coastal plain formed a dynamic landscape, shaped and reshaped by the interaction between men and sea. By the end of the Roman era, coastal Flanders was a vast marshy landscape, intersected by large and small tidal gullies bringing the influence of the sea deep inland.

2. Devliegher, L. "Pero Tafur te Brugge, Sluis en Antwerpen (1438)", *Handelingen van het Genootschap voor Geschiedenis te Brugge*, 140, 2003: 269-287.

3. Stabel, P. *Dwarfs among Giants. The Flemish Urban Network in the Late Middle Ages*. Garant, Leuven, 1997; Murray, J. M. *Bruges, Cradle of Capitalism, 1280-1390*. Cambridge University Press, Cambridge, 2005; Gelderblom, O. *Cities of Commerce: the Institutional Foundations of International Trade in the Low Countries, 1250-1650*. Princeton University Press, Princeton, 2013.

4. Tafur, *Andanças é Viajes de Pero Tafur*: 253.

During the following centuries the domination of the sea in the area diminished as a result of natural processes of dune formation, sedimentation and silting-up of the tidal gullies, and since the tenth century even more so as a consequence of active embankment and drainage by the coast-dwellers. Dry lands were protected by dikes and smaller, silted-up tidal channels were dammed up to create new arable land[5]. However, this also involved risks. During storm surges, the tidal waves were impounded much more violently in a reduced flow-plain, deeply scourging the remaining gullies and flooding the cultivated lands when dikes collapsed[6].

The first half of the twelfth century witnessed a series of such storm surges that struck especially hard in the region to the north-east of Bruges, where an old system of gullies called the Sincfal had remained open[7]. The flooding of large plots of embanked land, which were only slowly recovered by new embankments during the next century and a half, certainly was a disaster for the local farmers and coast-dwellers, but for the growing city of Bruges these storm surges proved a blessing. Due to the sedimentation of the tidal gullies, the city's maritime trade link had encountered serious difficulties in the decades prior to 1100. In this period the *Oude Zwin* or Old Zwin, a partly canalized waterway linking the city to the Sincfal-system, remained Bruges only serious connection to the sea, though it was a far from ideal one. As a result of the twelfth-century storm surges, however, an older creek in the Sincfal-system known as the *Budanvliet* was reshaped into a broad tidal channel navigable by seagoing vessels that reached up to five kilometres of Bruges: the Zwin

5. Tys D. "The medieval embankment of coastal Flanders in context", E. Thoen e.a. (Eds.) *Landscapes or seascapes? The history of the coastal environment in the North Sea area reconsidered*. Brepols, Turnhout, 2013: 199-239.

6. Baeteman, C. "De Holocene geologie van de Belgische kustvlakte", *Geological Survey of Belgium Professional Paper*, 304, 2008: 12-20; Hillewaert B. "Dynamiek en opnieuw evenwicht in de kusterosie", Hillewaert, B., Hollevoet Y. en Ryckaert M. (Eds.) *Op het raakvlak van twee landschappen. De vroegste geschiedenis van Brugge*. Vandewiele, Bruges, 2011: 79; Baeteman, C. "History of Research and State of the Art of the Holocene Depositional History of the Belgian Coastal Plane", Thoen e. a. (Eds.) *Landscapes or seascapes*: 17-24.

7. Gottschalk, M. K. E. *Stormvloeden en rivieroverstromingen in Nederland. I. De periode vóór 1400*. Van Gorcum, Assen, 1971: 59-67.

channel[8]. For Bruges, the creation of the Zwin announced a period of renewed accessibility by sea and secured its development into the main commercial hub of northern Europe, but the newly formed Zwin channel also gave rise to several new port-towns along its banks and would become the artery of a genuinely portuary network.

A first port town along the Zwin attested in the historical records was a place called *Letterswerve*. Somewhere between 1159 and 1163 the Flemish count Thierry of Alsace established a toll tariff for this harbour after complaints of unfair taxation by merchants from Cologne[9]. Apart from the record of a chapel at *Littersuerua*, mentioned in an episcopal charter from 1163, this toll tariff is the only historical source documenting the existence of this port, which seems to have disappeared in the following years in favour of the later town *Damme*. As a consequence, little is known about the origins or character of this first port town along the banks of the Zwin and even its exact location is debated by historians, though it is generally situated in or in the immediate vicinity of Damme[10]. However, the toll tariff does show that already by the middle of the twelfth century commercial activities took place along the Zwin and merchants, not only local or Flemish merchants but also traders from Cologne, used this waterway to import a wide range of products[11].

The commodities and materials on which dues had to be paid in Letterswerve included salted herring, salmon, mackerel, fish in tons, flatfish and haddock, wine, beer and mead, wool and yarn, grain, beans, salt, turnips, nuts, cheese,

8. Verhulst A. *Landschap en landbouw in middeleeuws Vlaanderen*. Crédit communal de Belgique, Brussels, 1995: 29-42; Verhulst, A. "Kort overzicht van de geschiedenis van de Zwinstreek in de Middeleeuwen", *Handelingen van het Genootschap voor Geschiedenis te Brugge*, 137, 2000: 191-198; Wintein, W. "Historische geografie van de Zwinstreek. Een stand van zaken", Bauwens A. R. (Ed.) *Aaneengeregen tijdankers*. Heemkundige Kring West-Zeeuws-Vlaanderen, Oostburg, 2002: 39-50.

9. Verhulst A., de Hemptinne, Th. and De Mey, L. "Un tarif de tonlieu inconnu, institué par le comte de Flandre Thierry d'Alsace (1128-1168) pour le port de Littersuerua, precurseur du port de Damme", *Bulletin de la Commission Royale d'Histoire*, 164, 1998: 143-172.

10. Verhulst, de Hemptinne and De Mey "Un tarif de tonlieu inconnu": 145-154; De Groote, J. "Het toltarief van Letterswerve", *Rond de Poldertorens*, 42, 2000: 25-27.

11. Verhulst, A. "Keulse handelaars in het Zwin tijdens de twaalfde eeuw en de vroegste ontwikkeling van de Vlaamse zeehaven", *Bijdragen tot de Geschiedenis*, 81, 1998: 351-358.

soot and grease, lead and copper, but also swords, shields, buckets, drinking cups, plates and brassware, wax, honey, mattresses, horses, cows, pigs, sheep, wood, manure, fruits, whetstones, millstones, hides, leek, garlic, olives, peat, apples and pears[12]. The majority of these goods brought by ship to the harbour of Letterswerve, were probably further transported by land to the market of Bruges. By establishing a fixed toll tariff for the goods passing through the port of Letterswerve, the Flemish count actively encouraged this trade and of course secured a profitable source of income for the comital treasury.

Some fifteen years later further measures were taken by the count and the city of Bruges to improve the trade along the Zwin channel for their mutual benefit. In the 1170s Count Philip of Alsace expropriated lands around the channel and had a barrage built to close of the estuary at its farthest navigable point[13]. At the same time the commune of Bruges had a canal dug from the city to this dam to secure its maritime commercial supply route. Around the dam quays were constructed where commodities could be loaded from the seagoing vessels onto smaller barges that, through a sluice in the dam and via the newly dug canal, could navigate up to the centre of Bruges. As a consequence, the focal point of commercial activities shifted from the earlier tidal harbour of Letterswerve to the new transhipment port that grew around the dam. This new settlement was aptly named *Damme*, meaning 'dam' or 'barrage'. In 1180 Count Philip granted the inhabitants of this town an urban privilege and an exemption of tolls in the whole county, but Bruges would maintain a tight leash on its outport. The lock and the quays, the construction of which had been financed by Bruges, remained property of this city. Moreover the aldermen of Damme formally owed Bruges *hoofdvaart* (or *chef de sens*) meaning that their verdicts in any type of cases could be reformed by those of their capital city.

12. Verhulst, De Hemptinne and De Mey "Un tarif de tonlieu inconnu": 164-166.

13. These infrastructural works in the Zwin region, and the later promotion of the development of Damme by grant of privileges, was part of a broader economic policy conducted by Thierry and mainly Philip of Alsace to stimulate the commercial development of maritime Flanders. See Verhulst, A. "Initiative comtale et développement économique en Flandre au XIIe siècle: le rôle de Thierry et de Philippe d'Alsace (1128-1191)", *Miscellanea Mediaevalia in memoriam Jan Frederik Niermeyer*. Wolters, Groningen, 1967: 227-240.

Also in other judicial, military and economic matters Damme would remain subordinated to Bruges[14].

By the first half of the thirteenth century more ports along the Zwin estuary start to appear in the sources. *Mude*, the present-day hamlet of Sint-Anna-ter-Muiden, was first mentioned in 1213 and in 1242 was also granted an urban privilege and exemption of tolls, both in the Zwin estuary and at Dunkirk. Situated close to the North Sea, this settlement of merchants and fishermen dominated the entrance to the Zwin estuary. It was there that the 'water bailiff', the comital officer policing all traffic on the Zwin, initially took the seat of his office[15]. Merchants from Mude are mentioned for the first time in a charter dated 1226 by which the English king ordered the release of some Flemish ships, detained on their way back from Gascony to Flanders[16].

The same charter provides the first attestation of *Monnikerede*, yet another port along the Zwin, and one of its merchants. This settlement must have received urban privileges around the middle of the thirteenth century, as by 1266 its aldermen are mentioned for the first time. The 1226 English royal charter shows that merchants from these towns conducted trade abroad with their own vessels on account of merchants from Bruges, Ghent or Lille[17]. Yet Bruges, and Damme as its second, kept a close eye on these towns as well, ever trying to protect their own commercial interests. Mude and Monnikerede also owed *hoofdvaart* to the Bruges aldermen and they were seriously restricted in their own economic development. When for instance the inhabitants of Monnikerede built a sluice in a side channel of the Zwin, allowing them to conduct trade without passing

14. De Smet, A. "L'origine des ports du Zwin. Damme, Mude, Monikerede, Hoeke et Sluis", *Etudes d'histoire dédiées à la mémoire d'Henri Pirenne par ses anciens élèves*. Nouvelle Société d'Éditions, Brussels, 1937: 127-132; Ryckaert, M. "Damme. Van bruisende havenstad tot schone slaapster", Blockmans, W. and Pleij, H. (Eds.) *Plaatsen van Herinnering. Nederland van prehistorie tot Beeldenstorm*. Bakker, Amsterdam, 2007: 136-139; Leloup, W. and Vannieuwenhuyze, B. "Damme en Sluis: de oorsprong en vroegste ontwikkeling van twee middeleeuwse Zwinstadjes", *Handelingen van het Genootschap voor Geschiedenis te Brugge,* 150, 2013: 21-41.

15. De Smet "Les origines des ports du Zwin": 132-134; Nowé, H. *Les baillis comtaux de Flandre, des origines à la fin du XIVe siècle*. Lamertin, Brussels, 1929: 409-413.

16. Höhlbaum, K. *Hansisches Urkundenbuch* I. Verlag der Buchhandling des Waisenhauses, Halle, 1876, 201: 63.

17. De Smet "Les origines des ports du Zwin": 132-136.

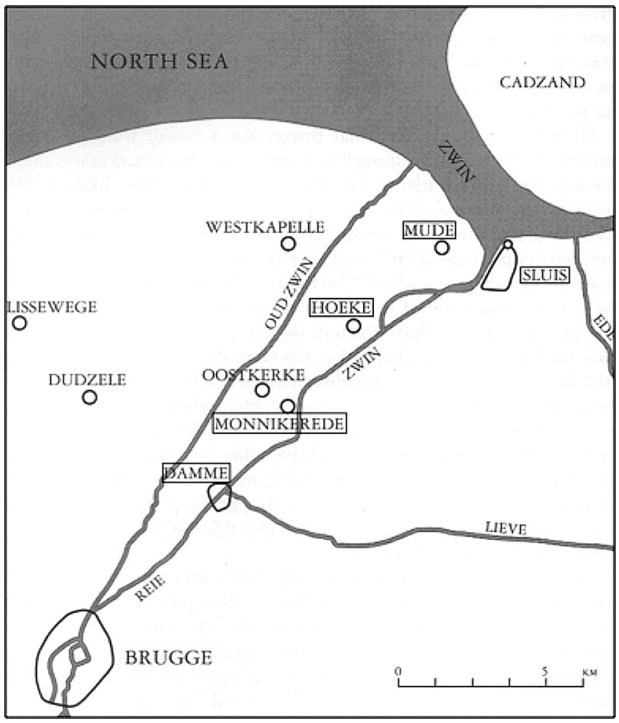


Figure 1: map of the Zwin portuary network (Source: Murray, J. *Bruges. Cradle of Capitalism* Cambridge University Press, Cambridge, 2005: 30)

Damme, they were soon blown the whistle on by countess Margaret and had to promise the aldermen of Damme to obstruct this waterway with poles[18].

As we have already mentioned, throughout the thirteenth century foreign traders increasingly came to Flanders themselves. By the middle of the thirteenth century the merchants of the Germanic Hansa, some of whom had already been present in the Zwin estuary a century earlier, tried to obtain an autonomous enclave with a jurisdiction of their own along the Zwin, as they had obtained one in London, Bergen and Novgorod. The Hanseatic merchants negotiated with Countess Margaret of Flanders in 1252-1253 and initially obtained the permission to found a new settlement along the shores of the Zwin, to be named

18. Warnkönig, L. A. *Flandrische Staats- und Rechtsgeschichte bis zum Jahr 1305,* II, 2. Fues, Tübingen, 1837: 16.

Nieuwdamme. However, for reasons unknown, this plan did not materialise.[19] Perhaps it was opposed by Bruges who wanted to keep a check upon the Hansa merchants' autonomy.

Even though they never obtained an autonomous enclave for themselves, a remarkable presence of German merchants is attested in the port town of *Hoeke*. This small town on the left bank of the Zwin, between Monnikerede and Mude, was mentioned for the first time in 1250, but initially it was clearly not a place of great importance. An account of the bailiff of Bruges from 1255 lists all small towns in the region, but no mention was made of Hoeke. Only between 1255 and 1274 the place must have received an urban privilege, as in the latter year two aldermen of Hoeke are mentioned. The maritime laws of Hamburg, Lübeck and Bremen, all drawn up around 1300, mention Hoeke as the seat of the Hanseatic merchants in Flanders while in the town itself a hospital and a church were erected by German merchants and an *oosterlingenhuis*, a building where the Hansa resided, is mentioned in 1401 but we know very little about its importance or status[20].

Thus by 1275 a cluster of outports had appeared along the borders of the Zwin, undoubtedly originating from the increasing commercial activity along the channel and the consequent need to diversify the existing portuary infrastructure. Between Bruges and the port towns along the Zwin there was a relation of mutual dependency. On the one hand, the Zwin towns owed their existence and prosperity to the increasing attraction of Bruges on foreign merchants and the consequent shipping traffic along the Zwin channel. On the other hand, Bruges also depended on the Zwin towns for the transhipment of commodities destined for its market, as only smaller barges could navigate up to the city centre. Bruges was only a seaport by means of these port towns along the Zwin[21].

19. Stein, W. "Über den ältesten privilegien der Deutschen Hanse in Flandern und die ältere Handelspolitik Lübecks", *Hansische Geschichtsblätter*, 30, 1902: 67-92.

20. De Smet "Les origines des ports du Zwin": 137-139: Stein "Über den ältesten privilegien": 92-94; Koppmann, K. "Das haus der Oesterlings zu Hoek", *Hansische Geschichtsblätter*, 5, 1875: 130.

21. Murray *Bruges, Cradle of Capitalism*: 29-33.

Even though the Zwin towns enjoyed a degree of communal autonomy with governmental institutions and privileges of their own, Bruges invariably kept a close eye on its outports to prevent them from steering a too autonomous course. Throughout the Middle Ages the city would possess and maintain the port infrastructure in Damme, while the other towns only had tidal harbours without any appreciable infrastructure. Control was also exercised judicially and economically, as the legal decisions of the Zwin towns could be reformed by the aldermen of Bruges and the craft guilds of the smaller towns had to follow the rules of their counterparts in the capital city. Thus, already from the start Bruges' concerns with its maritime accessibility went hand in hand with a close supervision of its outports Damme, Mude, Monnikerede and Hoeke, but in the end both the metropolis and the Zwin towns enjoyed a reciprocal prosperity. However, from the end of the thirteenth century onwards far-reaching changes would start to affect the systemic and functional logic of this urban portuary network.

The scourging power of the storm surges during the first half of the twelfth century may have created a deep channel, but as soon as the storms subsided, sedimentation again gained the upper hand over erosion. Soon after its creation the Zwin was liable to the natural process of silting-up and the waterway was increasingly beset by accumulations of sand. Bit by bit alluvial lands along the borders of the Zwin were re-embanked, reducing it to an ever smaller stream and speeding up the sedimentation processes even more.[22] As a consequence, by the end of the thirteenth century the ever larger seagoing ships increasingly had trouble navigating up to Damme, raising the need for a new transhipment port further downstream. Furthermore, where Philip of Alsace and the commune of Bruges had harmoniously worked together on the development of commercial infrastructure along the Zwin in the second half of the twelfth century, the relations between the city and the count were seriously flagged by the end of the thirteenth century. In 1278-1280 conflicts had arisen between members of the Bruges commercial elites on the one hand and foreign merchants on the other about unfair taxation and abuses concerning the city scales. Count Guy of Dampierre had to discipline the aldermen of Bruges to appease the foreign traders. However, the abuses persisted and the count allowed the German and

22. Verhulst A. *Landschap en landbouw*: 54-63; Wintein "Historische geografie": 47.

Castilian merchants to move their commercial activities to nearby *Aardenburg*, a town in the vicinity of Bruges where they would stay for the next two years[23].

By October 1280, a combination of tensions between the city and the count, social struggles between artisans and commercial elites and factional conflicts within the Bruges magistrate, resulted in an outright rebellion. Order was only restored in the city one year later and a severe repression followed[24]. In the light of these circumstances, count Guy of Dampierre founded a new port town along the shores of the Zwin in the 1280s, through which he could control the maritime traffic to Bruges, as a warning to the city. At a time when the other Zwin towns had to cope with increasing sedimentation, this new port town, named *Lamminsvliet* but soon known as *Sluis* (literally meaning 'lock') was situated close to the sea and provided an easily accessible deep-water harbour and an extensive portuary infrastructure. Soon Sluis outgrew the other Zwin ports and became the prime transhipment port in the Zwin estuary. Even though in 1290 Sluis received a similar urban charter as the other ports and its aldermen likewise owed *hoofdvaart* to Bruges, the city tried to steer an autonomous course, supported by the Flemish counts, and thus posed a serious potential threat to Bruges' commercial interests[25].

When on 13 July 1323 John of Namur, son of Guy of Dampierre and lord of Sluis since his father's death in 1305, obtained the office of water bailiff and with it the right to police all traffic on the Zwin channel, Bruges fiercely reacted to this threat to its domination of the Zwin trade. Despite attempts at reconciliation by the young count Louis de Nevers, the conflict further escalated and on 31 July the Bruges militia marched on Sluis, sacked the city and burned it to the ground.

---

23. Wyffels, C. "Nieuwe gegevens betreffende een XIIIde eeuwse 'democratische' stedelijke opstand: de Brugse'Moerlemaye' (1280-1281)", *Bulletin de la Commission Royale*, 132, 1966: 51-58; Poeck, D. W. "Kontorverlegung als Mittel Hansischer Diplomatie", Nils, J., Paravicini, W. and Wernicke, H. (Eds.) *Hansekaufleute in Brügge. Bd.4: Beiträge der Internationalen Tagung in Brügge April 1996*. Lang, Frankfurt am Main, 2000: 33-53.

24. Wyffels "Nieuwe gegevens": 58-96; Boogaert, T. A. "Reflections on the Moerlemaye: Revolt and Reform in Late Medieval Bruges", *Revue Belge de Philologie et d'Histoire,* 79, 2001: 1133-1158.

25. Leloup and Vannieuwenhuyze "Damme en Sluis": 41-52; Backerra, J. A. *Ontstaan en ontwikkeling van Sluis tot de komst van de Bourgondiërs*. Ghent University, Ghent, 1959; Murray, *Bruges, Cradle of Capitalism*: 33-36 ; Fossion, B. "Bruges et les petites villes du Zwin. A propos des "réseaux" urbains", *Le réseau urbain en Belgique dans un perspective historique (1350-1850). Un approche statistique et dynamique*. Crédit communal de Belgique, Brussels, 1992: 328, note 11.

As a result of his political weakness, count Louis, barely a year in power and not uncontested in his position, did not impose any sanctions on Bruges for this raid, probably superseded by the following events[26]. In the autumn of 1323 and the spring of 1324 the count was in fact confronted with several insurrections against his officials on the countryside of coastal Flanders and in Bruges. In an attempt to pacify the revolt, Louis of Nevers pardoned Bruges on 9 April 1324 for its expedition against Sluis and granted the commercial metropolis several new privileges[27]. Of paramount importance for the history of the Zwin portuary network is the staple privilege Bruges received on that day, formally establishing its economic dominance over the Zwin ports.

With this charter of 9 April 1324 Bruges obtained formal staple rights for all goods entering the county of Flanders through the Zwin, implying that all imported commodities should be brought to the Bruges market before being sold elsewhere. For Damme, Hoeke and Monnikerede specific exemptions were made to this obligation. In Damme horses and cattle, furs, butter, nuts and all kinds of heavy goods packed in tons such as herring, wine or ashes could be marketed while in Hoeke and Monnikerede, merchants were allowed to trade grain, salt, dried fish, and everything needed for rigging boats such as pitch, tar, anchors and wood. Fresh fish, grain and salt could also be traded on board of the ships. The three ports also obtained the right to measure the commodities in the Zwin harbour[28].

For Sluis on the contrary, the privilege contained nothing but excessive economic restrictions. No cloth was to be traded or manufactured there nor was the city allowed to have a money-changing office or scales with measures over sixty pounds. No new guilds could be established and the existing guilds of Sluis had to follow the regulations of and were subordinated to their Bruges

26. Sabbe, J. *Vlaanderen in opstand 1323-1328: Nicolaas Zannekin, Zeger Janszone en Willem de Deken*. Van de Wiel, Bruges, 1992: 18-20; Bovesse, J. "Notes sur l'Écluse et la maison comtale namuroise à la fin de XIIIe et au début du XIVe siècle", *Hommages au professeur Paul Bonenfant (1899-1965). Études d'histoire médiévale dédiées à sa mémoire par les élèves de son séminaire à l'université libre de Bruxelles*. Universa, Brussels, 1965: 242-245.

27. Sabbe *Vlaanderen in opstand*: 21-29.

28. Gilliodts-Van Severen, L. *Coutumes des pays et comté de Flandre. Quartier de Bruges. Coutumes des petites villes et seigneuries enclavées* IV. Gobbaerts, Brussels, 1892: 502-504.

counterparts. Furthermore it was forbidden to erect any fortifications in the city and no burgher of Sluis could become water bailiff[29]. Remarkably, in the 1324 privilege no mention is made of Mude, which had gradually lost its portuary functions by successive embankments that alienated the settlement from the banks of the Zwin[30]. Thus the staple privilege of 1324 made Bruges the legally enforced central place in the Zwin portuary network and provided a division of labour between the ports in this network. Bruges' judicial control over its outports was also strengthened, as in 1352 the city gained the count's ruling to the effect that no city doing *hoofdvaart* to Bruges could obtain privileges contrary to those of the appellate city. In effect this was an insistence that the laws and privileges of the Zwin ports be fully subservient to those of Bruges[31].

A detailed survey of the organisation and functioning of the Zwin portuary network is possible for the fifteenth century, as surviving source material becomes more abundant[32]. Despite the far-going restrictions imposed by the Bruges staple privilege, Sluis nevertheless managed to become the most prosperous among the Zwin towns. More than sixty ships could simultaneously moor in its harbour and by the middle of the fifteenth century its population would reach nearly 10.000 inhabitants. The numerous conflicts and staple infringements which throughout the fourteenth and fifteenth centuries opposed Sluis to Bruges illustrate how the outport kept trying to steer an autonomous course[33]. After 1382 Sluis was provided with fortifications, brutally contradicting the stipulation of the Bruges staple privilege, and in 1385, after the Burgundian

29. Backerra *Ontstaan en ontwikkeling van Sluis*: 52-54.

30. Verhulst *Landschap en* landbouw: 60. By the middle of the fourteenth century the water bailiff would transfer the seat of his office from Mude to Sluis (Nowé *Les baillis comtaux*: 409-413).

31. Murray *Bruges, Cradle of Capitalism*: 34-35; Sosson, J.-P. "Les « petites villes » du Zwin (XIVe-XVe siècles): des « espaces urbains » inviables?", Conatmine, Ph., Dutour, Th. and Schnerb, B. (Eds.) *Commerce, finances et société (XIe-XVIe siècles). Recueil des travaux d'histoire offert à m. le professeur Henri Dubois*. Presses de l'Université de Paris-Sorbonne, Paris, 1993: 173-174; Fossion "Bruges et les petites villes du Zwin": 328-329.

32. The city accounts of the Zwin towns are conserved from the end of the fourteenth century on, with the pitiful exemption of those of Sluis.

33. Fossion "Bruges et les petites villes du Zwin": 328-330; Murray, J. *Bruges, Cradle of Capitalism*: 35-37; Lambert, B. "Offences in the Outport: Illicit Trade in Fifteenth-Century Sluys and Southhampton", *Il commercio al minuto. Domanda e offerta tra economia formale e informale. Secc. XIII-XVIII*. Firenze University Press, Firenze, 2015: 167-184.

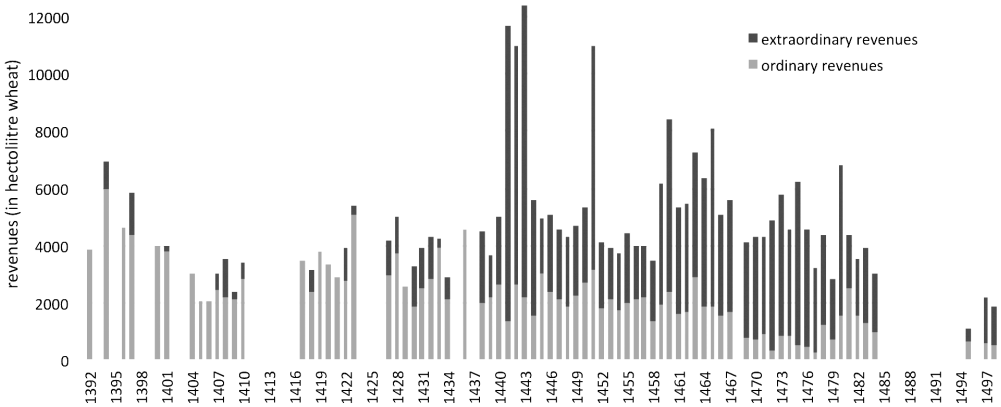


Figure 2: development of the yearly revenues of the Zwin town of Monnikerede based on the towns' accounts from 1392 till 1500 (source: Archives Générales du Royaume, Brussels, *Comptes en rouleaux,* nr. 2000 and *Chambre des comptes,* nrs. 36391-36467).

duke Philips the Bold had become count of Flanders, a comital castle as well was constructed at Sluis, militarily controlling the entrance of the Zwin channel[34]. Damme too was protected by a city wall since the end of the thirteenth century and by the middle of the fifteenth century it counted some 2000 inhabitants. The two major Bruges outports now had a more or less diversified economic structure, counting several guilds and trades[35].

Monnikerede and Hoeke on the contrary never had more than a couple of hundreds of inhabitants. Throughout the later medieval period these towns remained tidal harbours without any considerable portuary infrastructure, nor did they have any fortifications. Monnikerede did not even have a church of its own and its burghers had to go to nearby Oostkerke to receive the sacraments. Economic life in these small towns was also markedly less diversified than in

34. Van Dale J. H., *Een blik op de vorming der stad Sluis en op den aanleg harer vestingwerken van 1382 tot 1587.* Altorffer, Middelburg, 1871.

35. Fossion "Bruges et les petites villes du Zwin": 330.

the larger Sluis or even in Damme, merely focussing on the local needs of the inhabitants and the few privileged functions they were assigned, primarily the trade in dried fish and the measurement of commodities on the Zwin channel. While Damme and Sluis both had a magistrate consisting of two burgomasters and twelve aldermen, Monnikerede and Hoeke only had two burgomasters and respectively six and five aldermen who frequently had to assist each other in their duties[36].

The financial situation of the smaller Bruges outports is indicative of their downfall during the fifteenth century. With limited and gradually decreasing financial resources of their own, primarily consumption taxes on grain, beer and wine, the small port towns increasingly had to rely on extraordinary revenues such as direct taxation of their burghers and loans to pay their expenses[37]. Already by 1395 the comital officers overseeing the finances of Monnikerede had to proclaim measures to curtail the expenses and debts of the small town[38]. Especially in the second half of the fifteenth century the city, confronted with the rising tax burden of the Burgundian state, had to rely on extraordinary revenues to meet its expenses (figure 2). A turning point in this evolution seems to have been the Bruges uprising of 1436-1438 during which the Bruges rebels, mainly from the craft guilds, were supported by the outports, with the obvious exception of Sluis which remained loyal to the count. In 1437 the Bruges militia once again laid siege to the city, although failed to destroy it as it had done in 1323. When the Bruges uprising was struck down the rebellious Zwin ports were deprived of their privileges and had to come up with large sums of money to regain them, causing a snowball effect of debts by the second half of the fifteenth century. The increasing taxation caused the burghers to leave the towns,

36. Fossion "Bruges et les petites villes du Zwin": 331-332.

37. Sosson, J.-P. "Consommation et finances communales. Deux exemples d'asphyxie financière et économique: Hoeke et Mude, petites villes de l'estuaire du Zwin (1394-1500)", *"Proeve 't al, 't is prysselyck" Verbruik in Europese steden (13de-18de eeuw). Liber Amicorum Raymond van Uytven*. UFSIA, Antwerp, 1998:. 309-328; Sosson "Les « petites villes » du Zwin": 175-184; Fossion "Bruges et les petites villes": 332-338.

38. Archives Générales du Royaume, Brussels, *Chambre des comptes,* nr. 36391: f. 9r-v.

further undermining their financial basis[39]. Sluis on the contrary was rewarded for its loyalty and managed to finally cast off Bruges judicial domination.

Between 1477 and 1492, when the county of Flanders rebelled against the government of Maximilian of Austria, the Zwin region again was the scene of battle and commerce along the channel was dealt a fatal blow, causing the further decay of the Zwin towns. This was also a turning point in the decay of Bruges itself. By the middle of the sixteenth century, as a result of political factors and its diminished accessibility from the sea, but ultimately caused by more structural reasons such as changing trade routes in Europe and the rise of the Atlantic economy, the position of Bruges as the main market of northern Europe would be taken up by Antwerp[40].

Indeed, not only the political disturbances and the limited economic and financial base of the small towns caused the decay of the Zwin portuary network. During the late middle ages the silting-up of the Zwin mercilessly progressed, increasingly hindering the naval traffic on the channel. From about 1400 a pilotage service was organised to lead larger vessels around the sandbanks and in 1456 a signalization system was installed. During the fifteenth century Bruges also deployed two dredge boats, one of which was aptly named the 'mole'. In the latter fifteenth century Bruges even invested in major hydraulic works to scourge the Zwin but to no advance; by 1500 the sandbanks in the Zwin estuary had become so large that only small ships could enter and navigate the stream[41]. In 1486 only 73 ships called in at the port of Sluis while fifteen years

39. Dumolyn, J. *De Brugse opstand van 1436-1438*. UGA, Heule, 1997; Sosson "Consommation et finances communales": 318.

40. Haemers, J. *For the Common Good? State Power and Urban Revolts in the Reign of Mary of Burgundy, 1477-1482*. Brepols, Turnhout, 2009; Haemers, J. *De strijd om het regentschap over Filips de Schone: opstand, facties en geweld in Brugge, Gent en Ieper (1482-1488)*. Academia Press, Ghent, 2014; for the decay of Bruges as a port and the shift to Antwerp see Van Uytven, R. "Stages of Economic Decline: Late Medieval Bruges", Duvosquel, J. M. and Thoen, E. (Eds.) *Peasants and Townsmen in Medieval Europe: Studia in Honorem Adriaan Verhulst*. Snoeck-Ducaju, Ghent, 1995: 259-269; Bolton, J. L. and Guidi Bruscoli, F. "Why Did Antwerp Replace Bruges s the Commercial and Financial Centre of North-Western Europe? The Evidence of the Boromei Ledger for 1438", *The Economic History Review,* 61, 2008: 360-379.

41. Degryse, R. "Brugge en de organisatie van het loodswezen van het Zwin op het einde van de 15de eeuw", *Handelingen van het Genootschap voor Geschiedenis te Brugge,* 112, 1975: 61-130; Ryckaert, M. and Vandewalle, A., "De strijd voor het behoud van het Zwin", Vermeersch, V. (Ed.) *Brugge en de zee. Van Bryggia tot Zeebrugge*.

later this number had dropped to merely 36[42]. A final attempt to improve the accessibility of the metropolis was the digging of a new canal, the *Verse Vaart*, directly linking Bruges with Sluis. With this, the portuary role of Damme, Mude, Monnikerede and Hoeke had definitely finished. In 1566 Bruges even bought the city of Sluis from king Philips II to gain full control over its connection with the sea, but with the outbreak of the Eighty Years' War the Zwin estuary once again became a battle-scene. The frontline ran right through the Zwin and the region was devastated by strategic inundations. While Damme and Sluis kept some importance as fortified border cities, Monnikerede, Hoeke and Mude were practically deserted by the end of the sixteenth century[43]. The once florescent portuary network along the Zwin had definitely ceased to exist.

Mercatorfonds, Antwerp, 1982: 53-61; Blockmans, W., *Metropolen aan de Noordzee. De geschiedenis van Nederland 1100-1560.* Bert Bakker, Amsterdam, 2012: 254.

42. Gottschalk, M. K. E. *Historische geografie van Westelijk Zeeuws-Vlaanderen* II. Van Gorcum, Assen, 1958: 121.

43. Ryckaert and Vandewalle "De strijd voor het behoud van het Zwin": 61-70.

Door to the Mediterranean: port activity in late Islamic Lisbon

Ana Luísa Sérvulo Miranda
Universidade de Lisboa

1. INTRODUCTION

"By the time we arrived there, it was the most opulent commercial centre of all Africa and a big part of Europe" attested to in his report an English crusader who had participated in the Christian conquest of Lisbon, in the middle of the 12th century[1]. Despite a sincere feeling of wonder the crusader might have experienced, one cannot ignore some exaggeration due perhaps, to the wish for exalting a recent prey. Nonetheless, in this narrative of the conquest of Lisbon, *De Expugnatione Lyxbonensi*, it stands clear the connotation of this city with a civilizational archetype distinctive from the northern European one.

The city was portrayed as a place of social blending, where merchants from Spain and Africa thrived and northern European characters were absent. The reference in the *Heimskringla* saga to the fact that Lisbon would be "*half Christian and half heathen; for there lays the division between and Christian*

1. *De Expugnatione Lysbonensi - Conquista de Lisboa aos Mouros em 1147. Carta de um Cruzado Inglês que participou no acontecimento*. Tradução de José Augusto de Oliveira, Livros Horizonte, Lisboa, 1989: 33-35. On the authorship of the report: *..., op. cit.:* Introdução [7-10].

Spain and heathen Spain" corroborates the crusader's observation[2]. Both narrators were aware they were facing a society which, despite its Atlantic location, was far from the Atlantic concept they were familiar with.

In fact, Lisbon, born on the right shore of the River Tagus, had a Mediterranean imprint since its inception, attested firstly in its foundation myth. As Strabo wrote:

> *"Even in Iberia a city is shown named Ulyssea, also a temple of Minerva, and a myriad other traces both of the wandering of Ulysses and also of other survivors of the Trojan war, which was equally fatal to the vanquished and those who took Troy"*[3].

The myth of Ulysses would be adopted mostly during the Portuguese Humanistic Renaissance, in order to exalt Lisbon, which, by that time, was the cradle of the Discoveries, affiliating the city with the voyager hero[4].

Archaeology testifies Mediterranean presence since the 1st millennium B.C. with the first Phoenician settlements on both sides of the Tagus. During Roman ruling, Olisipo would increase its importance connecting the *mare nostrum* with the sea routes that extended further north to Britannia and Germania Inferior. For roughly a thousand years the roman-origin citadel standing on top of the hill, whose walls extended towards the river, held governmental elites which supervised the city's port activity.

Under Muslim dominion, beginning in early 8th century, al-Ušbūna played a discrete part in the whole context of Al-Andalus. For the head of the government settled in Cordoba, whose interests headed almost exclusively to

2. *The Heimskringla or Chronicle of the Kings of Norway*. Translated from the Icelandic of Snorro Sturleson by Samuel Laing, Vol. III, Longman, Brown, Green and Longmans, London, 1844: 151.

3. *Geography of Strabo*. Literally translated, with notes: the first six books by H. C. Hamilton, Esq., the remainder by W. Falconer, H. A. late fellow of Exeter College, Oxford, Vol. I., Henry G. Bohn, London, 1854: 224.

4. About the construction of the myth of Ulysses and its relation with Lisbon: Aires do Nascimento "Do Mediterrâneo ao Atlântico: os errores de Ulisses até Olisipona, no Ocidente". Available at: http://www.ulisseweb.eu/pdf/malta_convention_2006/Aires_Nascimento.pdf [31-10-2015]

the Mediterranean, al-Ušbūna's geographical eccentricity and its facade towards the «Tenebrous Sea» discouraged a more affirmative presence. Despite some events that led to a deeper engagement from the Cordovan authorities, such as the Viking attacks on the western coastline, the city – as most of the Garb al-Andalus – was left on its own. For nearly three hundred years its importance was limited mainly to a local and regional scope and the wide strategic role it held during the Roman era seemed hopelessly lost.

Only after the collapse of the Umayyad caliphate of al-Andalus into several independent kingdoms – taifa kingdoms – in 1031, would we see Lisbon, as a part of the kingdom of Badajoz, increasing its dynamism[5]. Its growing importance was also a reflection of the economic development throughout Europe and the Mediterranean, starting from the previous century. This tendency was reinforced by the coming of the Almoravids from North Africa, by the end of the 11th century[6].

Almoravids already had at their disposal a significant fleet, which grew substantially when several Andalusian ports and their respective navy (the fleet of the taifa of Seville, for example) came under their rule. Therefore, the Almoravids had the means for developing the circulation between the two shores of the Gibraltar Straits and for raiding the Atlantic Christian coastline up to the Pyrenees[7].

On the eve of the Christian conquest, Lisbon had just regained its social and economic paradigm and deepened its Mediterranean features, which can be perceived either through written sources or through material culture. The intensive urban construction in the contemporary era, mostly during the 90's of the past century, revealed numerous findings, from remaining structures to pottery, allowing us to expand our knowledge on matters related to daily life. Combining written sources – either Muslim or Christian – and archaeology we

5. On further details about the end of the caliphate and the rise of the taifa kingdoms: Viguera Molíns, M. J. *Los Reynos de Taifas y las Invasiones Magrebíes (al-Andalus del XI al XIII)*. Editorial MAPFRE, Madrid, 1992: 25-44.

6. About the coming of the Almoravids and the fall of the taifa kingdoms: Idem *Ibidem*: 155-178.

7. *Historia Compostelana*. Introducción, traducción, notas e índices de Emma Falque Rey, Ediciones Akal, Madrid, 1994: 244-245.

may seek to reassemble Lisbon's major characters in late Islamic period, as well as its role in the commercial networks which spread throughout al-Andalus and the whole *dar al-Islam*.

2. AN ISLAMIC *FINIS TERRAE*: THE GEOGRAPHICAL AND POLITICAL PERIPHERY

Lisbon, situated on the extreme west of the European continent was seen since Ancient times as the end of the known world – *finis terrae* – the place where the land ended and ahead was a hostile and frightening sea which held all sorts of dangers. The Islamic culture was heir of the same concept regarding the Atlantic Ocean, described as the *Tenebrous Ocean* by the 12th century geographer Al-Idrīsī – a sea where "*darkness is so dense, that one cannot distinguish anything outside the middle of the day*"[8].

According to Al-Idrīsī *no one knows what exists in that sea, "neither no one can ascertain, due to the difficulties which oppose to navigation, the deep darkness, the height of the waves, the frequency of the storms, the uncountable monsters which live in it and the violence of its winds"*. He asserted the existence in this Ocean of numerous whether inhabited or deserted islands, "*but no sailor dared to penetrate the high sea, limiting oneself to coast without losing sight of the continent*"[9]. Three centuries later, Al-Ḥimyarī had the same view on the Atlantic:

> "[Atlantic Ocean] *it's a name of the Sea of Darkness. It's also called the Green Sea and the Surrounding Sea. One has never reached its limit and its extension is ignored. In it, no animal is found*"[10].

Lisbon's location on the inlet of an elongated river which crosses Iberia – Tagus – and near the Atlantic made it the perfect setting for stories of voyagers who dared to defy the unknown waters of the Ocean. The story of the "*Adventurers*"

8. Al-Idrīsī *Geografía de España*. Traducción de Eduardo Saavedra, Anubar Ediciones, Valencia, 1974: 138.

9. Idem *Ibidem*: 159.

10. Al-Ḥimyarī *Kitāb al-rawḍ al-miʿṭār*. Traducido por M. Pilar Maestro González, Anubar Ediciones, Valencia, 1963: 66.

who departed from Lisbon and done an expedition "*to know what the Ocean holds and which are its limits"* is one example[11]. However, this would be the exception, for most navigation was apparently made along the coastline.

In the course of most of the period of al-Andalus, the geographical periphery of al-Ušbūna had consequences on the political level. If during Roman governing, Olisipo's location was strategic to Romanisation, during early Muslim period, al-Ušbūna (and Ġarb in its entirety) saw its peripheral feature stressed for an administration that held an oscillating approach, from indifference to repression.

Since its conquest in 714 until the second half of the 8th century, Lisbon, Santarém and Coimbra may have benefited from a status equivalent to Tudmīr (Murcia)[12], in Eastern al-Andalus (Šarq al-Andalus), allowing Christians and Jews to keep their religion and their property, against the paying of a tribute[13] as the legal status of *ḏimma* predicted[14]. The distance between Lisbon and the city of the Guadalquivir kept Ġarb and subsequently, Lisbon, sheltered from permanent governmental interference, at least for nearly a century and a half.

In 758, a descendent from the Umayyads, who had escaped the massacre perpetrated by the Abbasids in the East, arrived in al-Andalus and took power, supported by several tribes which pledged him allegiance. Local authorities, little accustomed to obeying a higher power, rebelled against him. 'Abd al-Raḥmān I ordered "*heavy hand over their inhabitants and whoever rebelled*

11. Al-Idrīsī, *..., op. cit.:* 175.

12. *Ajbar Machmuâ (colección de tradiciones)*. Traducida y anotada por Don Emilio Lafuente y Alcántara, Imprenta y estereotipia de M. Rivadeneyra, Madrid, 1867: 26.

13. Picard, C. *Le Portugal musulman (VIIIe – XIIIe siècle). L'Occident a'al-Andalus sous domination islamique*. Maisonneuve et Larose, Paris, 2000: 26.

14. *Ḏimma* refers to the contract through which the Muslim community accords hospitality and protection to members of other revealed religions, on condition of their acknowledging the domination of Islam. The beneficiaries of the *ḏimma* are called *ḏimmis*. For further details: Chehata, C. "Ḏimma*" Encyclopaedia of Islam. New edition, prepared by a number of leading orientalists*. Lewis, B., Pellat, Ch. and Schacht, J. (eds.) Burton-Page, J., Dumont, C. and Ménage, V. L. (ed. secret.), Vol. II, C-G (fourth impression), Leiden E.J. Brill, Leiden, 1991: 227-231.

there, until the inhabitants of the West were diminished and kept within the limits of obedience"[15].

Roughly half a century later, in 809, also in al-Ušbūna, Ṭumlus, an individual of unknown origin with connections to Merida, assumed himself Lord of the city and the extreme west of al-Andalus up to Coimbra. The emir al-Ḥakam sent his son Hišam who, after having pursued him, "*destroyed him his country and humiliated his pride"*[16], according to Ibn Ḥayyan. Ṭumlus was killed by his companions, who swiftly entered the service of the emir, being "*included in his troops with good payment"*[17].

During the 9th century, Lisbon was attacked by Vikings: "*By the end of the year 229, [=844] Normans, who got known as maǧūs, appeared in the western coast of al-Andalus and detained themselves in Lisbon"* for thirteen days, fighting and plundering the city. According to Ibn Ḥayyan, subscribing Al-Rāzī, after the assault, they would follow up to Cadis and to Sidonia[18]. Apparently, the governor of Lisbon – Wahballāh b. Ḥazm – wouldn't have sufficient resources to face the several dozens of ships which "*had detained in his portion of coast"*[19].

By this time, the autonomic uprisings that take place in al-Andalus[20] (such as the one led by the Banū Surunbaqī, whose area of influence covered Lisbon) as well as the Viking threat impelled the Umayyds to enforce their position in the region. The strategy of the emir ʿAbd al-Raḥmān II involved an articulated defence providing the Tagus estuary and coastline of a set of fortifications able to detect eventual enemy approaches. Simultaneously, the navy was developed

15. *La Conquista de al-Andalus*. Traducción Mayte Penelas, Consejo Superior de Investigaciones Científicas, Madrid, 2002: 90.

16. Ibn Ḥayyan *Crónica de los emires Alḥakam I y ʿAbdarraḥmān II entre los años 796 y 847 [Almuqtabis II-1]*. Traducción, notas e índices de Maḥmūd ʿAlī Makkī y Federico Corriente, Instituto de Estudios Islámicos y del Oriente Próximo, Zaragoza, 2001: 48-49.

17. Idem *Ibidem*: 48-49.

18. Idem *Ibidem*: 312.

19. Idem *Ibidem*: 312.

20. About the muladi uprisings during the 9th century see: Manzano Moreno, E. *Conquistadores, emires y califas. Los omeyas y la formación de al-Andalus*. Crítica, Barcelona, 2006: 317-359.

and, when in 966 after a new attack over Lisbon's surroundings, the Normans were heading south, the Muslim fleet moored in Seville set sail towards the West and intercepted them in Silves, in today's Algarve, putting them on the run "*until God took them away*"[21].

In the following century, Almansur, *hādjib*[22] of caliph Hisham II. In the following century, Almansur, hādjib of caliph Hisham II, developed the navy. As told by Ibn Iḏarī, a considerable fleet was equipped under the orders of Almansur, in the place called Qasr Abū Danis, presently known as Alcácer do Sal, around 80 kms south of Lisbon, on the estuary of the River Sado. This fleet "*built by sailors and transporting the different corps of infantry, as well as provisions, supplies and weapons"* would raid the sanctuary of Santiago de Compostela in Galicia, in 997[23].

In the beginning of the 11th century, the caliphate of al-Andalus entered a downward spiral marked by civil war which would bring to a close end with the collapse of the Umayyad caliphate in 1031. When one of Almansur's sons, 'Abd al-Raḥmān Ibn Sanchuelo, entitled himself caliph, turmoil settled in – despite the Amirid family was ruling *de facto* for decades, the Umayyad caliphate still held a symbolic role, granting a rather illusive social and political cohesion which now, with Ibn Sanchuelo's move, could no longer endure.

Therefore, several different factions rose, trying to enthrone a caliph of their own as civil war started. In trying to escape the growing instability, some local authorities became independent from Cordoba, assuming the office of *hādjib* at the same time they regarded theoretical obedience to the caliphate. Ġarb al-Andalus, would be no exception to this trend.

---

21. Ibn Iḏarī *Al-Bayān al-Mugrib, Histoire de l'Afrique et de l'Espagne*. Tome II. Traduite et anotée par E. Fagnan. Gouvernement Général d'Algérie, Alger, 1904: 394-395.

22. The *hādjib* firstly corresponded to the person responsible for guarding the door of access to the ruler. With time, it became a title corresponding to a position in the court which frequently approached one of a chief minister or a head of government. For further details see: Sourdel, D. "Hādjib" *Encyclopaedia of Islam. New edition, prepared by a number of leading orientalists*. Lewis, B., Ménage, V. L., Pellat, Ch., and late Schacht, J. (Eds.) Dumont, C. Secretary General (assist.), Van Donzel, E. and Hawting, G. R. (ed. secret.), Vol. III, H-Iram, E. J. Brill Luzac & Co., Leiden London, 1986: 45-49.

23. Ibn Iḏarī *..., op. cit.:* 492.

In 1009, Sābūr al-ʻĀmirī, a freedman of Almansur of Slavic ascendance, proclaimed himself *hādjib* in Badajoz. The taifa of Badajoz held the western territories of al-Andalus, except the today's Algarve and Baixo Alentejo, and extended to Coimbra, limited North by the kingdom of Leon and limited East, by the taifas of Toledo, Seville and Cordoba. Lisbon was one of its main cities, like Santarém and Évora. Sābūr entrusted governance to the Berber ʻAbd Allāh b. Maslama Ibn al-Afṭas, who, after his death, in 1022, took power, ignoring the claims of both Sābūr's sons, who took refuge in al-Ušbūna where, in vain, would proclaim themselves his legitimate successors[24].

Around 1034, Ismāʻīl Ibn ʻAbbād, son of the king of Seville, after obtaining permission to cross Aftasid lands, coming back from a razzia to Christian territory, was ambushed and chased by the Aftasid army[25]. He found refuge under the sons of Sābūr, presumably in the city of the Tagus. A few years later, ʻAbd al-Malik b. Sābūr tried to make Lisbon independent, but "*he wasn't able to reign, due to his frail character and the little he took care of matters*"[26]. In the face of this, the people of al-Ušbūna secretly asked Ibn al-Afṭas for help, who gladly sent one of his sons and an armed escort. When ʻAbd al-Malik found the city occupied by the Aftasids, he knew his aspirations had come to an end, so he asked for a safe-conduct authorising him and his family to transfer to Cordoba, where he would spend the rest of his life retired in his father's former home, overshadowed from the political stage[27].

The sources would remain silent about Lisbon for a few decades, to re-emerge by the end of the century. In 1093, Lisbon, Sintra and Santarém passed unto Christian rule[28]. Apparently, al-Mutawakkil Ibn al-Afṭas, feeling threatened by the Almoravids from North Africa, agreed with Alfonso VI to the annexation

24. Ibn Iḏarī *La Caída del Califato de Córdoba y los Reyes de Taifas (al-Bayan al-Mugrib)*. Estudio, traducción y notas Felipe Maillo Salgado, Universidad de Salamanca, Salamanca, 1993:196-197.

25. Idem *Ibidem*: 172.

26. Idem *Ibidem*: 197.

27. Idem *Ibidem*: 197-198.

28. Brandão, Fr. António *Terceira Parte da Monarchia Lvsitana. Que contém a Historia de Portugal desde o Conde Dom Henrique, até todo o reinado delRey Dom Afonso Henriques*. Impressa em Lisboa em o Mosteiro de S. Bernardo por Pedro Craesbeck, Impressor del Rey, 1632: 14-15.

of these three towns in exchange for protection. However, shortly after the Christians took over the city, the Aftasid king would be deposed and executed by the Almoravids[29]. Lisbon would remain under Christian rule until it returned to Muslim jurisdiction in the early 12th century by the hand of the Almoravid General Sīr b. Abū Bakr[30].

During the 11th century, Lisbon maintained its peripheral condition as coins testimony it. Numismatic studies attest to the usage of «blank discs» or with small subtitles, produced, according to José Marinho, by decentralized dies. These could be a way to suppress the lack of coins, needless to appeal for regal authority. These coins might testify the city's autonomy over some usually royal prerogatives such as minting[31].

Under Almoravid rule, Ġarb – and subsequently Lisbon – was still neglected as illustrated by the emir Yūsuf b. Tāšfin's recommendations to his son ʻAlī regarding al-Andalus: "*an army of 17000 horses with the following disposition: 7000 to Seville [where the government was settled], 1000 to Cordoba, 1000 to Granada, 4000 to Levant and the rest to the frontiers*"[32]. Here we see that the defence of the capital was the most important, even if it meant exposing the other regions.

Tensions increased around the 1140's, when there was a decrease in military forces in al-Andalus due to the Almohad advance in North Africa[33]. In Ġarb, Ibn Qāsī rebelled in Mértola, ʻUmar b. Abī Ṭūt in Tavira, Labīd b. ʻAbd Allāh in Santarém and Abū Muḥammad Sidrāy b. Wazīr in Badajoz, Évora, Beja and

29. ʻAbd Allāh Ibn Buluggīn *El siglo XI en 1ª persona. Las «Memorias» de ʻAbd Allāh, último rey Zīri de Granada, destronado por los Almorávides (1090)*. Traducidas por E. Lévi-Provençal (ob. 1056) y Emilio García Gómez, Alianza Editorial, 2010: 338-342.

30. Ibn Abī Zar *Rawḍ al-Qirṭās*. Traducido y anotado por Ambrosio Huici Miranda, Vol. I, Valencia, 1964: 314.

31. Marinho, J. "A moeda no Gharb al-Andalus", *Portugal Islâmico – Os últimos sinais do Mediterrâneo*. MNA, Lisboa, 1998: 175-184 *apud* Bugalhão, J. "Lisboa islâmica: uma realidade em construção", *Xelb*, 9, *6º Encontro de Arqueologia do Algarve*. Câmara Municipal de Silves, Silves, 2009: 389.

32. Viguera Molíns, M. J. *op. cit.*:178.

33. Idem *Ibidem*: 180.

Silves[34]. The *De Expugnatione Lyxbonensi* recorded the small number of soldiers: in a population of 154000 men (excluding women, children and noblemen from Lisbon and the surrounding towns), "*no more than fifteen thousand men had armour with spear and shield, and with these weapons they would go out fighting, once some of them, then the others, according to the orders of their governor*"[35].

This situation, beside the conquest of Santarém by D. Alfonso Henriques and his alliance with the governor of Évora[36], paved the way for the Christian conquest. The peripheral situation of Islamic Lisbon which, in other situations, protected it from conflict, now accelerated its downfall in 1147.

3. A *BEAUTIFUL CITY, WHICH EXTENDS ALONG THE RIVER*: THE URBANISM

During Muslim rule, the city is portrayed as being inherently connected to the river, as stated by Al-Idrīsī:

> *"Lisbon is built on the northern shore of the river they call Tagus, which passes by Toledo. Its width next to Lisbon is of six miles and there the tide is felt violently. This beautiful city, which extends along the river, is tightened within walls and protected by a castle"*[37].

However, the Mediterranean presence in Lisbon is more prior to the Islamic establishment, dating back from the 1st millennium B.C. Archaeological digs in the valley of the Tagus revealed Phoenician settlements such as Lisbon and

34. Idem *Ibidem*: 190.

35. *De Expugnatione Lyxbonensi*: 35.

36. *Ibidem:* 56.

37. Al-Idrīsī, *op. cit.*:172.

Almaraz in today's Almada[38], in which were found abundant remains with oriental characteristics[39] dating from the 8th century B.C. onwards.

During Roman rule, Olisipo's geographical location favoured the circulation between the Mediterranean and the Atlantic. The merchant profile of the city was underlined by Strabo:

> "*The breadth of the mouth of the Tagus is about 20 stadia; its depth is so great as to be capable of navigation by vessels of the greatest burden. At the flood-tide the Tagus forms two estuaries in the plains which lie above it, so that the plain is inundated and rendered navigable for a distance of 150 stadia*"[40].

That's why in 138 B.C., the city was occupied and fortified by proconsul Decimus Junius Brutus[41]. Amphorae from the area of the Straits of Gibraltar arrived in Lisbon with prepared fish[42], imports that would decline during the 1st century A.D. with the development of fish industries in the today's Lisbon downtown area, on its western side, outside the city wall. In this location, there was a branch of the Tagus towards which, used to flow two watercourses coming from today's Martim Moniz and Avenida da Liberdade (Image 1). On the left side of that canal there would be a port which supported this business until the 5th century[43], exporting to far destinations such as the Italic Peninsula and Northern Europe. The urban areas excluded by the late Roman wall –

38. Arruda, A. M. "Fenícios no território actualmente português: e nada ficou como antes". *El Carambolo, 50 Años de un Tesouro*. La Bandera Romero, M. L., Ferrer Albelda, E. (coord.), Secretariado de Publicaciones de Universidad de Sevilla, Sevilla, 2010: 440.

39. Idem *Ibidem*: 442.

40. *Geography of Strabo*: 227-228.

41. *Ibidem*: 228.

42. Pimenta, J. "A importação de ânforas de preparados píscicolas em Olisipo (Séculos II-I a.C.)", Actas del Congreso Internacional *CETARIAE. Salsas y salazones de pescado en Occidente durante la Antigüedad*. Universidad de Cádiz, 2005: 221-233. Available at:
http://www.museudacidade.pt/arqueologia/estonline/Publicacoes/A%20importa%C3%A7%C3%A3o%20de%20%C3%A2nforas%20de%20preparados%20pisc%C3%ADcolas%20em%20Olisipo%20%28s%C3%A9culos%20II_I%20a.C.%29.pdf [31-10-2015].

43. Matos, J. L. "Lisboa Islâmica", *Arqueologia Medieval*, 7, 2001: 79-81.

commonly known as the *"Cerca Velha"* (The Old Wall) – had also temples, warehouses, bathhouses and the hippodrome[44].

The English crusader declares that Lisbon stands "*high upon a round hill whose walls, going down in stages, reach the margin of the Tagus, separated from it only by the wall"*[45]. Al-Ḥimyarī describes the doors that assured comunication with the suburbs: two doors faced to the West, one of them known as Porta do Postigo (Door of the Wicket), a door towards the river called Porta do Mar (Door of the Sea), a door near a hot water fountain known as Porta de Alfama[46] and a door towards East face to the cemetery, Porta do Cemitério[47].

From the 10th on, the city's urban tissue discarded the typical classical orthogonal model organised around public buildings and adopted another one in which extended family determined spatial alignment, thus, resulting in an apparently spontaneous and tortuous urbanism "*in which the family house is the main defining element of the interurban space"*[48]. This urban configuration stunned the English crusader as we can see by his remark: "*Their buildings are agglomerated so tightly that, unless in the case of the merchants, one can hardly find a street with more than eight feet of width"*[49]. The fact that merchants have access to wider streets shows the relevance of al-Ušbūna's maritime and commercial features and, furthermore, the importance of this socio-economic group.

This Orientalisation of the urban frame was also extended to several aspects of daily life. The Mozarabs[50] were getting closer to Arab cultural influence,

---

44. Idem *Ibidem*: 79-81.

45. *De Expugnatione Lyxbonensi*: 34.

46. Alfama comes from *al-ū amma* meaning "the baths". For further details see: Sidarus, A. Rei, A. "Lisboa e seu termo segundo os geógrafos árabes", *Arqueologia Medieval*, 7, Porto, 2001: 38.

47. Al-Ḥimyarī *..., op. cit.:* 44.

48. Bugalhão, J., Folgado, D. "O Arrabalde Ocidental da Lisboa Islâmica". *Arqueologia Medieval*, 7, 2001:112.

49. *De Expugnatione Lyxbonensi*: 35.

50. Mozarab: "Spanish *mozarabe,* Portuguese *moçárabe,* Catalan *mossarab,* a word of uncertain origin for which two etymologies have been propounded. In the 13th century, the Archbishop Rodrigo Ximenez *(De rebus Hispaniae,* III, 22) declared that the Christians living under Muslim rule after the conquest of 92/711 «*Dicti sunt mixti*

as it shows in art[51], pottery and in linguistics[52]. The Mozarabs and Muslims would have such resemblance that the English crusader would mistake them for Muslims: "*other Moors, alive, but similar to cadavers, dragged themselves by land and begging, they held and kissed the sign of the cross and proclaimed good the Holy Mother of God*"[53].

One of the most important innovations in the second half of the 11th was the construction of the mosque, which testifies to the consolidation of the Muslim dominion. By this time, the Jewish and Mozarab autonomous neighbourhoods developed in the suburbs[54]. The English crusader refers to the outskirts of Lisbon:

> *"At the basis of the [city] walls, there are outskirts perched on the cliffs sharply cut, and are so many the difficulties defending them, that one can take them into account as well fortified castles"*[55].

---

arabes, eo quod mixti Arabibus convivebant». This Latin-based interpretation is the earliest known etymology of the word Mozarab. However, Arabist scholars of the 19th century (following F.J. Simonet) considered it an arabism, derived from *musta'rab, musta'rib* with the sense of «arabised, one who becomes Arabised», an opinion generally accepted" in Chalmeta, P. "Mozarab", *The Encyclopaedia of Islam. New edition, prepared by a number of leading orientalists*. Bosworth, C. E., Van Donzel, E., Heinrichs, W. P. and the late Pellat, Ch. (Eds.) Dijkema, F. Th. (pp. 1-384), Bearman, P. J. (pp. 385-1058) and Nurit, S. (Mme.) (assist.), Vol. VII, MIF – NAZ, E. J. Brill, Leiden, New York, 1993: 246-249.

51. Regarding the Mediterranean influence over Mozarab artistical production: Fernandes, P. A. "O sítio da Sé de Lisboa antes da Reconquista", *ARTIS – Revista do Instituto de História da Arte da Faculdade de Letras de Lisboa*, 1, 2002: 57-87.

52. About the interconnection between Arabic and Romance, one example is the "*muwashshah*" or "*muwashshaha*" [pl. *muwashshahāt*], corresponding to a genre of poetry developed in al-Andalus in the end of the 9th century, which main body was composed in Classical Arabic, while the language of the final part was either in vernacular Arabic or Romance mixed with vernacular Arabic or, more rarely, in pure Romance. For further details see: Schoeler G. "Muwashshaha", *The Encyclopaedia of Islam. New edition, prepared by a number of leading orientalists*. Bosworth, C. E., Van Donzel, E., Heinrichs, W. P. and the late Pellat, Ch. (Eds.) Dijkema, F. Th. (pp. 1-384), Bearman, P. J. (pp. 385-1058) and Nurit, S. (Mme.) (assist.), Vol. VII, MIF – NAZ, E. J. Brill, Leiden, New York, 1993: 809-812.

53. *De Expugnatione Lyxbonensi*: 79.

54. Gonçalves, L. R. *Settlement systems and Territorial Organization: Two Valleys in the Lisbon Periphery (IX - XIV centuries)*. Master thesis in Medieval History presented at the Faculty of Arts of the University of Lisbon, 2011: 55. Available at: http://hdl.handle.net/10451/6873. Also a brief acknowledgement for the explanations and further discussion whenever the author of this paper felt "adrift" in the tortuous urbanism of al-Ušbūna.

55. *De Expugnatione Lyxbonensi*: 34.

The new religious Mozarab centre would be localized near the church of Santa Maria de Alcamim, opening to a wide fertile area, which profited from the two creeks that headed for the river whilst it was away from the most important urban zones – the harbour, the mosque and the citadel[56]. The creation of the parish consecrated to Sevillian saints Justa and Rufina, protectors of the potters, after the Christian conquest, may indicate Mozarab settlement for the Islamic period[57].

Regardless of the abundant archaeological findings (some of them still waiting for deeper examination), either inside or outside the enclosure, there are no remaining port structures dating from Islamic period. Its location may only be reassembled from written sources and archaeological traces from the Roman period.

There would be a port in the outlet of the canal operating since Roman period[58] next to the city wall, in Alfama. Another one would have existed in the middle of the canal, as the concentration of several industries may indicate. As said by Lirola Delgado "*The port spaces are intimately connected with economic development. A port usually has an interface function, connecting the terrestrial and maritime routes"*[59]. However, the city may have had numerous sites with natural conditions favourable to hold vessels[60], which may explain partially the lack of mooring structures.

---

56. Gonçalves, L. R., *..., op. cit.:* 56.

57. According to Viera da Silva, Santa Justa e Rufina "was one of the three parishes founded by D. Gilberto, the first bishop of Lisbon (*Hist. Eccl*) and that in 1173 had been deposited in the church the body of the martyr Saint Vincent when he came from the Sacred Promontory, in Algarve. What is certain is its existence in 1191, proven by the document of the synod held in Lisbon in that year" in Vieira da Silva, A. *As freguesias de Lisboa (estudo histórico)*. Publicações Culturais da Câmara Municipal de Lisboa, Lisboa, 1943: 31.

58. Matos, J. L., *op. cit.*: 80.

59. Lirola Delgado, J. *El poder naval de al-Andalus en la época del califato omeya (siglo IV hegira/X era Cristiana)*. Tesis Doctoral dirigida por el Dr. D. Emilio Molina López. I. Departamento de Estudios Semíticos. Faculdad de Filosofía y Letras. Universidad de Granada, 1991: 343.

60. According to Lirola Delgado: "Since ancient times it has been determinant in the establishment and development of ports its geographical location. For its settlement, it was searched for the presence of favourable geographical features such as bays, coves or rivers, in a way they could provide natural shelters and were accessible to boats" in *Ibidem*: 342.

For a long time, researchers thought there would have been a third harbour in the confluence of both streams, near today's Rossio (Image 1, nº 10), due to the finding of structures which could have been used to attach boats. However, the later discovery in this very same area of the 4th century A.D. hippodrome dismantled that hypothesis[61]. Thus, by the end of the Roman Empire, the canal was already too diminished, "*delimitated in a space not much above the archaeological site of Mandarim Chinês [Image 1, nº 2], but still important enough to affirm itself as a structuring element of that space*"[62].

Urban growth related to the river connects itself to the evolution of navy from the 9th century onward, as a result of the political conjuncture already described in this paper. During taifa period, the creation of several political centres led to the multiplication of shipyards also in Ġarb, in Seville and Alcácer do Sal, which already had a significant fleet, as in Huelva-Saltes, Santa Maria al-Ġarb and Silves, cities that ascend to regional capitals[63].

Despite the instability recorded during the 11th century until the Christian takeover, the city remained dynamic, with an increasing economic activity and – we assume – the development of the navy. Lisbon became in one of the basis for the naval attacks against Christian coastline, according to *Historia Compostelana*:

> *"About this time, the ones from Seville, the ones from Saltes, the Castellenese* [the ones from Granada or Cacela], *the ones from Silves, the ones from Lisbon and other Saracens who inhabit the coast from Seville to Coimbra, they used to build ships and come by boat with armed people, they devastating and sacking the coastal regions from Coimbra to the Pyrenees"*[64].

61. Gonçalves, L. R. *..., op. cit.:* 60.

62. Idem *Ibidem*: 61.

63. Picard, C. *L'océan Atlantique musulman. De la conquête arabe à l'époque almohade. Navigation et mise en valeur des côtes d'al-Andalus et du Maghreb occidental (Portugal – Espagne – Maroc)*. Éditions Maisonneuve & Larose/ Éditions UNESCO, Paris, 1997: 103-114.

64. *Historia Compostelana*: 244-245.

4. A *LAND OF MANY GRACES*: THE ASSETS

Arab authors, geographers mostly – Al-Rāzī, Al-Idrīsī or al-Ḥimyarī – and Christian sources as the aforementioned *De Expugnatione Lyxbonensi*, are unanimous on their description on the resources of Lisbon and its rural area of influence, which granted the city its economic viability and, thus, its autonomy.

According to Al-Rāzī, "*the periphery of Lisbon is long in many resources and there are many delicious fruits. And it gathered in itself the graces of sea and land*"[65]. The geographer alludes to hawk breeding, to the production of honey and to the gold one can find in Almada, on the left shore of the Tagus[66]. This reference to the precious metal is later corroborated by Al-Bakrī[67] and Al-Idrīsī:

> "*This city [Lisbon] has in front of it, on the opposite margin and next to the outlet of the river, the so-called fort of Almada, because the sea throws gold reeds over the shore. During the winter, the inhabitants of the region go close to the fort looking for that metal and there they dwell as long as winter lasts*"[68].

We assume that people who had means of survival closely related to the sea, would dedicate themselves to this activity, during winter time, when navigation could be dangerous due to the sea and the weather conditions.

Another commodity referred by geographers is grey amber, coming from the belly of the sperm whales, which was used in the making of medicines and perfumes. Al-Ḥimyarī alludes to the amber coming from the coast of Sintra, in the region of Lisbon[69] as other authors as we will see further ahead.

---

65. Al-Rāzī *Crónica del Moro Rasis. Fuentes cronísticas de la História de España*, III, Seminario Menéndez Pidal y Editorial Gredos, Madrid, 1975: 87-88.

66. Idem *Ibidem*: 87-88.

67. Al-Bakrī *Geografia de España (Kitāb al-masālik wa-l-mamālik)*. Introducción, traducción, notas e índices por Eliseo Vidal Beltran, Anubar Ediciones, Zaragoza, 1982: 39.

68. Al-Idrīsī *..., op. cit.:* 172-173.

69. Al-Ḥimyarī *..., op. cit.:* 233.

When it comes to agricultural goods, the region between Lisbon and Santarém, identified in Muslim period as Balata (and today known as Valada) is the most praised by the authors. Santarém owed its prominence to several factors: its strategic location, up the Tagus, around 80 miles East of Lisbon deep into the countryside and on the top of a hill, with an expanded view over its surroundings; to its Roman past as head of administration of the region – *conventus* – to which Lisbon was subdued, a status still held during Islamic period; and, finally, due to the productiveness of its lands[70].

Al-Rāzī alludes to the floods of the Tagus:

> *"When the Tagus enlarges, it leaves throughout the flat land and cover it all and, after the river decreases, they make their good latter sowings. […] And in the perimeter of Santarem there is so fructiferous land that, from the day the bread is sown, until seven weeks, it is mown"*[71].

Al-Ḥimyarī compares the river with The Nile:

> *"The Tagus inundates periodically the plains which border it the same way that Nile does in Egypt. After the flooding, the inhabitants sow the grain over the mud which was deposited there, when sowing time has already passed. The obtained harvest is highly abundant and there is no delay in the forming of the ears and their growth"*[72].

The region would also be fertile in all sorts of vegetables and fruit trees, which supplied Lisbon through a road that stretched along the river connecting both towns.

From the West, Lisbon would be supplied by the region of Sintra. Besides the grey amber, which probably was mostly directed for exports, this province was also abundant in orchards, being known for the size of their apples and

70. Viana, M. *Espaço e povoamento numa vila portuguesa (Santarém 1147-1350)*. Centro de História, Caleidoscópio, Lisboa, 2007:19-20.

71. Al-Rāzī, *op. cit.*:83-84.

72. Al-Ḥimyarī, *..., op. cit.:* 235.

pears[73]. Studies in archaeobotany made for the remains found at the Núcleo Arqueológico da Rua dos Correeiros – NARC (Images 1 and 2, nº 1) reveal some of the species consumed in al-Ušbūna, such as figs, grapes, plums, blackberries, raspberries, strawberries or melons[74]. The English crusader attests to the existence in Almada of extensive vineyards, figs (more figs than they were able to eat[75]) and pomegranates[76]. These would be either freshly consumed or transformed into other products, such as jams, sweets or wine[77].

Both archaeology and written sources confirm the existence of silos in which supplies were gathered in order to face the city's demand[78]. As the crusader testifies:

> *"Later were found on the outskirt, from our side, in caves opened in the downslide of the hill, nearly a hundred thousand loads of wheat, barley, corn and vegetables, supplies from the most part of town, because on the basis of the walls they had great extension of space and the hardness of the firm rock to keep a great amount of domestic objects"*[79].

These food items would come from cultivation fields in the al-Ušbūna's area of influence and from the nearby properties in the city's perimeter[80].

---

73. Al-Ḥimyarī, *Op. Cit.*:233.

74. Bugalhão, J., Queiroz, P. "Testemunhos do consumo de frutos no período islâmico em Lisboa", *Al-Ândalus Espaço de Mudança. Balanço de 25 anos de História e Arqueologia Medievais, Homenagem a Juan Zozaya Stabel-Hansen, Seminário Internacional, Mértola, 16, 17 e 18 de Maio de 2005*, Campo Arqueológico de Mértola, Mértola, 2006: 195-212. Available at:
http://terra-scenica.com/PDFs/Correeiros.pdf [31-10-2015].

75. "It's so abundant in figs that we could hardly eat a part of them", *De Expugnatione Lyxbonensi*: 34.

76. *De Expugnatione Lyxbonensi*: 33.

77. For further reading regarding wine consumption in al-Andalus: Marín, M. "En los márgenes de la ley: el consumo de alcohol en al-Andalus". *Estudios onomástico-biográficos de al Andalus (Identidades marginales)* XIII. Cristina de la Puente (ed.), Consejo Superior de Investigaciones Científicas, Madrid, 2003: 271-328.

78. Silos are quite frequent in the urban perimeter as we can see in: Image 1, nº 5, nº 9, nº 12, nº 19, nº 20 and nº 22). Bugalhão, J. *Xelb, 6º Encontro de Arqueologia do Algarve*, 9, Câmara Municipal de Silves, Silves, 2009: 388.

79. *De Expugnatione Lyxbonensi*: 52.

80. For further information regarding agriculture systems on the city's perimeter see: Gonçalves, L. R., *Op.Cit.*

The *De Expugnatione Lyxbonensi* also refers to the plethora of fish one could find in the Tagus, stressing that "*the fish of this water keep always their fat and natural flavour without changing them or corrupting them for any circumstance, as it happens among us*"[81]. The region was also celebrated in their horses which "*conceive from the wind*"[82].

Besides gold and silver, other materials could be extracted from the earth, such as salt[83]. According to Al-Bakrī, bezoar stones, which were believed to have medical properties were found on a hill near the city "*on which they shine during the night just like lamps*"[84]. Also the water had special elements: in Sintra there was a spring with healing powers and in Lisbon, next to the wall, there were "*hot baths*"[85]. These waters could be used in the washing of wool and tannery in Alfama. The finding of quartered cattle carcasses (sheep and goats mostly) in the western suburb confirm cattle breeding at the city's border and the existence of correlated crafts[86].

The inventory of Lisbon's resources helps us drawing a sketch of the socio-economic frame of the city as well as the city connection to its surroundings, made by land or through port activity. This exchange between urban, periurban and rural area is evidenced when we analyse the distribution of Islamic pottery in the region of al-Ušbūna[87]. (image 3)

Ceramics would arrive to the north of Lisbon by coastal navigation and would spread inland, making use of the river network. Most remains were found

81. *De Expugnatione Lyxbonensi*, p. 33.

82. *Ibidem*: 34.

83. *Ibidem*: 34.

84. Al-Bakrī *..., op. cit.:* 37.

85. *Ibidem*: 34.

86. Bugalhão, J. *op. cit.:* 388.

87. The lack of archaeologic findings in the south shore of the Tagus (besides Almada) in branches of the river which deepen inland (areas with a considerable flux during Roman period and after Christian conquest) can reveal a superficial settlement in those areas during the Islamic period. However, since most of the findings (in the north shore of Tagus) were done in areas of continuous urban construction, one cannot discard the possibility of a deep connection also for Islamic period, which hasn't been exposed yet.

next to the coastline and only a few were dug out in country sites near the course of the rivers Loures, Lisandro, Sizandro and Alcabrichel[88]. Small vessels would board from Lisbon and would go up river, assuring the trade between manufactured and agricultural products.

The production of pottery during the 11th century is attested by two production units: one in Mandarim Chinês and another one in Alfama (images 1 and 2, nº 27). Regarding the decoration techniques, they manufactured red and white painted pottery, either fully or partially glazed, stamped glazed and in "*corda seca parcial*"[89].

The number of findings, as well as the decoration typologies, increase for the Almoravid period. Several types of bi-chromatic glazed pottery such as white and green or green and brown and locally produced corda seca with black glaze are some examples of the increasing dynamism among this industry[90]. From the time of Almoravid governance there were two manufacturers working: the one of the Mandarim Chinês (which already laboured previously) and a new one, in NARC, both in the western suburb[91] and another one in Alfama (Image 1 and 2, nº 24). Moreover, red painted ceramics, either locally manufactured or imported, was widespread[92].

When it comes to imports, some remains decorated in *"corda seca"* and in green and manganese[93] were found either in urban or, less frequently, in rural

88. One has to highlight the strategic importance of some of these small rivers, which extended to the early 19th century, as we can see by the defence system known as "The Lines of Torres Vedras", built up to avoid the Napoleonic Army progression towards Lisbon.

89. "*Corda seca*" in Portuguese or "*cuerda seca*" in Spanish refers to a technique which consists in using a dark line of a greasy substance for keeping colours separated during the cooking process. The ceramic piece can be either totally (*"corda seca total"*) or partially (*"corda seca parcial"*) decorated using this method. Bugalhão, J. Fernandes, I. C. "A cerâmica islâmica nas regiões de Lisboa e Setúbal", *Arqueologia Medieval*, 12, Mértola, 2012: 84.

90. Idem *Ibidem*: 74.

91. Idem *Ibidem*: 75.

92. Idem *Ibidem*: 84-85.

93. Whenever is used the contrast between manganese oxide and copper oxide over a white paste background.

context[94]. During the Almoravid rule, imports diversified with the coming of "*corda seca total"* and black painted ceramics, while simultaneously the green and manganese imports subsisted[95].

All through this period, Seville, Cordoba and Denia were the most important sources for the imported items[96]. Toledo is also pointed as one of the main sources for the 11th century "*corda seca parcial"* ceramics found in Lisbon, having the Tagus as its main diffusion medium[97]. However, as studies about the distribution of *"corda seca"* pottery show[98], there was a widespread reproduction of the same aesthetic references regarding pottery, meaning that, not only objects were exchanged, but also cultural references evidenced in pottery, through the adoption of distant and more sophisticated decoration techniques, which might meet the costumers' demands.

Moreover, Seville is the homeland of the saints Justa and Rufina, protectors of the potters, who may have been embraced by the Mozarab inhabitants of al-Ušbūna's north-western suburb, revealing the cultural transfer underlying the trading networks and, thus, reclaiming Lisbon to a common Mediterranean-based milieu.

5. FROM LISBON TO EGYPT

Though relations with the Maghreb were common, due mostly to military operations and political interchange (especially during the Almoravid period) and perceived either through sources or material culture, information is scarce

94. Idem *Ibidem*: 84.

95. Idem *Ibidem*: 85.

96. Idem *Ibidem*: 74.

97. Bugalhão, J. Gomes, S. Sousa, M. J. Folgado, D. *et al.*, "Produção e consumo de cerâmica islâmica em Lisboa. Conclusões de um projecto de investigação", *Arqueologia Medieval*, 10, 2008: 121.

98. For further details regarding the dissemination of *"corda seca"* throughout al-Andalus and the Western Mediterranean: Délèry, C. "Perspectives méthodologiques concernant l'étude de la céramique de cuerda seca en al-Andalus (IX-XIVS.): d'un object archéologique à un object historique". *Arqueologia Medieval*, 8, 2004: 193-236. Available at:
http://www.camertola.pt/sites/default/files/ArqueologiaMedieval%208.pdf [31-10-2015].

regarding navigation and travelling details. As Christophe Picard remarks, "*the precise reasons for travel are difficult to find outside the travelling reports, the* riḥla[99]*, concerning solely to the Mediterranean or the Indian Ocean"*[100]. Therefore, in order to reassemble the itineraries of men, one must examine the itineraries of the products.

One of the most valued goods traded in the *dar al-Islam* came from the belly of sperm whales (*Physeter catodon*) – the grey amber or ambergris. This substance consists in a solid waxy substance originating in the intestine of the sperm whale in order to protect its internal organs from pointy objects and it was believed that they had healing properties, being used either in medicine or in perfumery.

Besides the aforementioned authors who referred to the existence of this matter in the region of Lisbon, Al-Masʿūdī remarked that "*amber abounds in the sea of al-Andalus, being exported to Egypt and other countries"*. Additionally the author asserted that "*the one which is brought to Cordoba comes from the two ports of Santarém and Sidónia"*[101].

There would be a great demand among the wealthy, not only in al-Andalus, but also in the East[102]. However, there was a huge price difference between both

99. *Riḥla* litteraly means a journey, voyage, travel or even a travelogue. The *hadith* literature (literature on Tradition of the Prophet) presents the Prophet Muhammad as urging believers to seek knowledge even as far as China. This gave rise to the concept of «travel in search of knowledge» in medieval Islam. For further information see: Netton, I. R. "Riḥla", *Encyclopaedia of Islam. New edition, prepared by a number of leading orientalists*. Lewis, B., Ménage, V. L., Pellat, Ch., and late Schacht, J. (Eds.) Dumont, C. Secretary General (assist.), Van Donzel, E. and Hawting, G. R. (ed. secret.), Vol. III, H-Iram, E. J. Brill, Leiden: 528.

100. Picard, C. *..., op. cit.:* 419.

101. Al-Masʿūdī *Maçoudi, Les Prairies d'Or*. Texte et traduction par C. Barbier de Meynard et Pavet de Courteille, Tome premier, Imprime par authorisation de l'empereur a l'Imprimerie Impériale, Paris, 1861: 336.

102. Al-Maqqārī reports the following episode regarding the king of Seville, Al-Muʿtamid, and his favourite wife, Al-Rumaykīya (more known as I'timād): "*That princess happened one day to meet, not far from her palace in Seville, some country women selling milk in skins, and walking up to their ankles in mud. On her return to the palace, she said to her royal spouse, 'I wish I and my slaves could do as those women are doing'. Upon which Al-Muʿtamid issued orders that the whole of his palace should be strewn with a thick paste made of ambergris, musk, and camphor, mixed together and dissolved in rose-water. He then commanded that a number of vessels, slung from ropes of the finest spun silk, should be procured; and thus arrayed, Al-Rumaykīya and her maids [went out of the harem and] splashed in that mud*". Al-Maqqārī *The History of the Mohammedan Dynasties in Spain*. Translated

ends of the Mediterranean: "*The ounce of Baghdad is sold in Spain at 3 golden mitqals and in Egypt at 10 dinars"*[103]. Al-Maqqārī also says that "*from the shores of al-Andalus, it was extracted an excellent grey amber, better than many others in scent and fire resistance"* an opinion different from Al-Masʿūdī's who writes 5 centuries before him and disparages Andalusian amber[104].

There are multiple references for the extraction of grey amber for the Islamic period as we previously saw but no reference to whale hunting. The first evidence of whale hunting during the Middle Ages, in the region of Lisbon, is the document which settles the statues of the town of Ericeira – the "*Foral da Ericeira*" dated from 1229 – which determines taxes regarding the whale hunt[105]. For that reason, one cannot be certain whether during Muslim rule, whales were being hunted or just exploited for their stranded remains[106].

The Cairo Geniza letters portray exchanges mostly among the Jewish community, throughout the Mediterranean, mainly during the 11th and 12th centuries, being hence, a valuable source for the path trodden by ambergris as well. To this date, no letters directly regarding to al-Ušbūna or linking al-Ušbūna to the Mediterranean trading networks have been discovered. However, considering the complete information we have so far, there is a strong possibility that some of the letters regarding the Mediterranean ambergris trade may refer to the one coming from the Lisbon area.

---

from the copies in the library of the British Museum and illustrated with critical notes on the History, Geography and Antiquities of Spain by Pascual de Gayangos, Vol. II, Printed for the Oriental Translation Fund of Great Britain and Ireland. London, 1843: 299.

103. According to Lirola Delgado, one ounce was equivalent to 31,48 grams, while the *mitqal* used as a weight measure for the precious metals, corresponded to 4,72 grams. The *mitqal* served as calculation coin, being usually assessed as 15/16 from a dinar. *..., op. cit.:* 408.

104. Al-Masʿūdī *..., op. cit.:* 336.

105. Silva Marques, J. M. da, *Descobrimentos Portugueses. Documentos para a sua história*. Publicados e prefaciados por João Martins da Silva Marques, suplemento ao Volume I 1057-1460, Reprodução Fac-similada, Instituto Nacional de Investigação Científica, Lisboa, 1998: 372.

106. Brito, C. "Assessment of catch statistics during the land-based whaling in Portugal", *JMBA2. Biodiversity Records*. Published on-line. Available at:
http://www.escolademar.pt/wp-content/uploads/pdf_docs/artigos/006_JMBABioRecords2007_Brito.pdf [31-10-2015]

As an example, a letter from c. 1110[107], which "*speaks of gold from Morocco, silk from Spain, ambergris, which was found in the Atlantic Ocean, and of musk and civet perfumes, which were imported from far away Tibet or Indochina and the Malay Archipelago*"[108]. In this letter, Abū l-Ḥasan, who had just arrived to Alexandria coming from Almeria, writes to his superior, Abū Saʿīd al-ʿAfsī, in Fustat, Egypt, saying: "*One of the friends* [in Almeria] *of the aforementioned Kohen* [Kohen al-Fasī, meaning from Fez, in Morocco] *sent a quantity of ambergris with me and asked me to sell it through you*"[109]. Furthermore, Abū l-Ḥasan, despite of his subordinate condition, gives strict instructions to his supervisor: "*It* [the ambergris] *will be brought to you by my brother Abū l-Barakāt. As soon as you take delivery, sell it without any slackness or delay for whatever price God grants and apportions*"[110].

Considering the traffic between Lisbon and port cities such as Almeria regarding ceramics and the testimony of Al-Masʿūdī concerning the voyage of the grey amber from Santarém to Cordoba or Egypt, it's reasonable to believe that some of the ambergris traded in Almeria came from Lisbon. As Christophe Picard suggested:

> *"Santarém is obviously in the countryside, around 100 kms from the coast; but after the fall of Coimbra in the end of the 9th century, Santarém was the greatest city situated in the North of Ġarb al-Andalus and, as Medina Sidónia, in the absence of coastal important cities, it was the one which served as reference to geographers and Arab chroniclers"*[111].

In addition, Al-Masʿūdī wrote in the first half of the 10th century, while Cordoba was the political and administration centre of Muslim Spain, while Almeria played a discrete part in the whole of Andalusian background, meaning that by

107. Bodleian Library, Oxford, MS Heb. d 66 (Cat. 2878), f. 52. Quoted in Goitein, S. D. *Letters of Medieval Jewish Traders*. Translated from the Arabic with introductions, Princeton University Press, Princeton, 1973: 49-51.

108. Goitein, S. D. *op. cit.:* 49-50.

109. Idem *Ibidem*: 50.

110. Idem *Ibidem*: 51.

111. Picard, C., *op. cit.:* 375, note 98.

referencing Cordoba he might have been referring to the south central region of al-Andalus.

The ambergris coming from the region of Lisbon, might have navigated near the coast, passed by today's Cabo de São Vicente and coasted the Andalusian shore making the reverse itinerary listed in *Historia Compostelana*, docking into ports such as Silves, Cacela, Saltes and Seville on the way to Almeria, where they could, for instance, sell ambergris and stock the vessels with *"corda seca"* pottery back home or, who knows, head further East.

The presence in the East of at least one merchant from Badajoz is demonstrated in the Geniza letters for this period. In 1065, young Ismāʿīl b. Isaac al-Andalusī, who was active in Jerusalem, Tyre, Aleppo and other cities of Syria wrote to a business friend in Fustat, Egypt, named Yešuʿa b. Samuel, enclosing a letter to his family:

> *"perhaps one of the merchants from Toledo or one of the pilgrims returning to Madrid is prepared to convey the letter, for my brother and my father used to commute to Madrid. Or, there may be with you even a letter to me from my family, if they believe that I am still alive"*[112].

This letter corroborates other sources regarding the inland routes which were connected to the sea ports. Moreover, it suggests that there were merchants who assured the continuous flux of this network, either by sea or land. Al-Idrīsī listed the main ports one could find throughout the course of the Tagus: Toledo, Talavera, Makhada, Alcantara, Conetira Mahmud, Santarém and finally Lisbon[113]. The navigability of the Tagus may lie behind of some of the pottery findings in Lisbon, such as the imported green and manganese mug which archaeologists think that may have come from the Marca Média (Middle March) whose capital

112. Goitein, S. D. *A Mediterranean Society, The Jewish Communities of the World as Portrayed in the Documents of the Cairo Geniza*, Volume I: *The Economic Foundations*. University of California Press, Berkeley, Los Angeles, London, 1967: 69.

113. Al-Idrīsī, *op. cit.*: 190.

was Toledo[114]. However, further research on this documental *corpus* has to be developed in order to trace these connections.

Nonetheless, if we take into account that only in 1085 Toledo passed into Christian rule and that circulation between both kingdoms was a common place, the hypothesis of the cosmopolitan Ismāʿīl b. Isaac al-Andalusī had a remote association to Lisbon seems plausible, considering his family's merchant background. Furthermore, the Jewish community in al-Ušbūna occupied a large area in the suburbs next to the river, which may express a close relationship with seafaring activities.

6. CONCLUSION

Since Classical Antiquity, sources describe Lisbon as a point of intersection of different cultures. Its pleasant conditions and the nearby River Tagus have been stimuli for Phoenician, Roman, Muslim and Christian settlements. The closeness to the river has always been its major advantage and condition since its inception. Since ancient times it has encouraged circulation of people and goods, which have partially compensated its geographical eccentricity and political periphery in the debut of Islamic ruling.

After the end of the Umayyad caliphate of al-Andalus, in the early 11th century, the political centres multiplied all over Muslim Spain with the emergence of about thirty taifa kingdoms. The economic and urban growth came attached to this process, being simultaneously cause and effect for the fragmentation of the Andalusian caliphate. Lisbon, which was included in the taifa kingdom of Badajoz, benefited from this political outcome and during the 11th century and first half of the 12th expanded in several dominions as written sources and Archaeology reveal.

114. *Marca/march/thugur*: "By the late eighth century three frontier districts, or Marches (*Thugur*), had been created along a diagonal extending from the mouth of the Tagus to that of the Ebro, with Mérida, Toledo and Zaragoça normally serving as their administrative centres. They were usually known respectively as *al-Tagr al-adna* (Lower March), *al-Tagr al-Awsat* (Central March) and *al-Tagr al-Ala* (Upper March)" in Collins, R. *Caliphs and Kings: Spain, 796-1031*. Wiley Blackwell, 2014: 27.

On one hand, there was a demographic growth as demonstrated by the enlargement of the city's outskirts outside the *"Cerca Velha"*, mostly inhabited by Mozarabs and Jews. This evolution came with economic development either in primary sector or in industry. Lisbon's surroundings, especially Balata, were fertile in food supplies and raw materials and pottery manufacturing was developed in the suburbs next to Tagus, where merchandise could be easily delivered and shipped either to the nearby regions or further on. Exports comprised luxury items such as ambergris, which would be transformed into perfumes and pharmaceutical potions, on its arrival to the East.

With the coming of the Almoravids in late 11th century, contacts with the Maghreb were reinforced, which also reflected in trade. The trading network is shown in Lisbon's material culture, which deepened its Mediterranean characteristics, as we can see in the diversity of ceramics found in Lisbon dating from this period.

The possible location of ports is mostly taken from written sources and archaeological remains (such as warehouses) in the nearness of the Tagus, which may indicate the former presence of harbours. However, Lisbon's location on the estuary of the most elongated Iberian river and the likely existence of natural mooring conditions made late Islamic Lisbon attractive to different communities and made al-Ušbūna a living port.

As a result, we are standing before an Arabised society, though not completely Islamised Islamised. Mozarabs were easily targeted as Muslims by the Christian conquerors, due to resemblance regarding language, dress code and general daily life, which caused perplexity amongst crusaders. This cultural identity is the coming output of the circulation networks integrating al-Andalus, the Maghreb and the Mediterranean, in which Mozarabs and Jews play an important role at either short or long distance commerce, respectively.

The presence of mixed religions, ethnicities and cultures was perceived and criticised by a very displeased crusader: "*The cause for such agglomeration of men was that there wasn't among them any mandatory religion; and since each one had the religion they wanted, for that, from all the corners of the world the most depraved men flocked here like towards a latrine, a nursery for all the*

debauchery and filth"[115]. The crusader's perception denotes how Lisbon during the late Islamic rule had sparkling similarities with the Mediterranean world – a city which inspired a man of the North to feel both wonder and repulsion.

PRIMARY SOURCES:

'Abd Allāh Ibn Buluggīn *El siglo XI en 1ª persona. Las «Memorias» de 'Abd Allāh, último rey Zīri de Granada, destronado por los Almorávides (1090)*. Traducidas por E. Lévi-Provençal (ob. 1056) y Emilio García Gómez, Alianza Editorial, Madrid, 2010.

Ajbar Machmuâ (coleccion de tradiciones). Traducida y anotada por Don Emilio Lafuente y Alcántara, Imprenta y estereotipia de M. Rivadeneyra, Madrid, 1867.

Al-Bakrī *Geografia de España (Kitāb al-masālik wa-l-mamālik)*. Introducción, traducción, notas e índices por Eliseo Vidal Beltran, Anubar Ediciones, Zaragoza, 1982.

Al-Ḥimyarī *Kitāb al-rawḍ al-mi'ṭār*. Traducido por M. Pilar Maestro González, Anubar Ediciones, Valencia, 1963.
Al-Idrīsī *Geografia de España*. Traducción de Eduardo Saavedra, Anubar Ediciones, Valencia, 1974.

Al-Maqqārī The History of the Mohammedan Dynasties in Spain. Translated from the copies in the library of the British Museum and illustrated with critical notes on the History, Geography and Antiquities of Spain by Pascual de Gayangos, Vol. II, Printed for the Oriental Translation Fund of Great Britain and Ireland. London, 1843.

Al-Mas'ūdī *Maçoudi, Les Prairies d'Or*. Texte et traduction par C. Barbier de Meynard et Pavet de Courteille, Tome premier, Imprime par authorisation de l'empereur a l'Imprimerie Impériale, Paris, 1861.

115. *De Expugnatione Lyxbonensi*: 35.

Al-Rāzī *Crónica del Moro Rasis*. *Fuentes cronísticas de la História de España*, III, Seminario Menéndez Pidal y Editorial Gredos, Madrid, 1975.

Brandão, Fr. António *Terceira Parte da Monarchia Lvsitana. Que contém a Historia de Portugal desde o Conde Dom Henrique, até todo o reinado delRey Dom Afonso Henriques*. Impressa em Lisboa em o Mosteiro de S. Bernardo por Pedro Craesbeck, Impressor delRey, 1632.

De Expugnatione Lysbonensi - Conquista de Lisboa aos Mouros em 1147. Carta de um Cruzado Inglês que participou no acontecimento. Tradução de José Augusto de Oliveira, Livros Horizonte, Lisboa, 1989.

Geography of Strabo. Literally translated, with notes: the first six books by H. C. Hamilton, Esq., the remainder by W. Falconer, H. A., late fellow of Exeter College, Oxford, Vol. I., Henry G. Bohn, London, 1854.

Historia Compostelana. Introducción, traducción, notas e índices de Emma Falque, Ediciones Akal, Madrid, 1994.

Ibn Abī Zar *Rawḍ al-Qirṭās*. Traducido y anotado por Ambrosio Huici Miranda, Vol. I, Valencia, 1964.

Ibn Ḥayyan *Crónica de los emires Alḥakam I y ʻAbdarraḥmān II entre los años 796 y 847 [Almuqtabis II-1]*. Traducción, notas e índices de Maḥmūd ʻAlī Makkī y Federico Corriente, Instituto de Estudios Islámicos y del Oriente Próximo, Zaragoza, 2001.

Ibn Iḏarī *La Caída del Califato de Córdoba y los Reyes de Taifas (al-Bayan al-Mugrib)*. Estudio, traducción y notas Felipe Maillo Salgado, Universidad de Salamanca, Salamanca, 1993.

Ibn Iḏarī *Al-Bayān al-Mugrib, Histoire de l'Afrique et de l'Espagne*. Tome II. Traduite et anotée par E. Fagnan. Gouvernement Général d'Algérie, Alger, 1904.

La Conquista de al-Andalus. Traducción Mayte Penelas, Consejo Superior de Investigaciones Científicas, Madrid, 2002.

Silva Marques, J. M. da, *Descobrimentos Portugueses. Documentos para a sua história*. Publicados e prefaciados por João Martins da Silva Marques, suplemento ao Volume I, 1057-1460, Reprodução Fac-similada, Instituto Nacional de Investigação Científica, Lisboa, 1998.

The Heimskringla or Chronicle of the Kings of Norway. Translated from the Icelandic of Snorro Sturleson by Samuel Laing, Vol. III, Longman, Brown, Green and Longmans, London, 1844.

SECONDARY SOURCES:

Aires do Nascimento "Do Mediterrâneo ao Atlântico: os errores de Ulisses até Olisipona, no Ocidente". Available at:
http://www.ulisseweb.eu/pdf/malta_convention_2006/Aires_Nascimento.pdf [31-10-2015].

Arruda, A. M. "Fenícios no território actualmente português: e nada ficou como antes", *El Carambolo, 50 Años de un Tesouro*. La Bandera Romero, M. L., Ferrer Albelda, E. (coord.), Secretariado de Publicaciones de Universidad de Sevilla, Sevilla, 2010: 439-452.

Brito, C. "Assessment of catch statistics during the land-based whaling in Portugal", *JMBA2. Biodiversity Records*. Published on-line. Available at:
http://www.escolademar.pt/wp-content/uploads/pdf_docs/artigos/006_JMBABioRecords2007_Brito.pdf [31-10-2015].

Bugalhão, J. Fernandes, I. C. "A cerâmica islâmica nas regiões de Lisboa e Setúbal", *Arqueologia Medieval*, 12, Mértola, 2012: 71-90.

Bugalhão, J. "Lisboa islâmica: uma realidade em construção", *Xelb*, *6º Encontro de Arqueologia do Algarve*, 9, Câmara Municipal de Silves, Silves, 2009: 337-392.

Bugalhão, J. Gomes, S. Sousa, M. J. Folgado, D. *et al.*, "Produção e consumo de cerâmica islâmica em Lisboa. Conclusões de um projecto de investigação", *Arqueologia Medieval*, 10, 2008: 113-134.

Bugalhão, J., Queiroz, P. "Testemunhos do consumo de frutos no período islâmico em Lisboa", *Al-Ândalus Espaço de Mudança. Balanço de 25 anos de História e Arqueologia Medievais, Homenagem a Juan Zozaya Stabel-Hansen, Seminário Internacional, Mértola, 16, 17 e 18 de Maio de 2005*, Campo Arqueológico de Mértola, Mértola, 2006: 195-212. Available at: http://terra-scenica.com/PDFs/Correeiros.pdf [31-10-2015].

Bugalhão, J., Folgado, D. "O Arrabalde Ocidental da Lisboa Islâmica", *Arqueologia Medieval*, 7, 2001: 111-146.

Chalmeta, P. "Mozarab", *The Encyclopaedia of Islam. New edition, prepared by a number of leading orientalists*. Bosworth, C. E., Van Donzel, E., Heinrichs, W. P. and the late Pellat, Ch. (eds.), Dijkema, F. Th. (pp. 1-384), Bearman, P. J. (pp. 385-1058) and Nurit, S. (Mme.) (assists.), Vol. VII, MIF – NAZ, E. J. Brill, Leiden, New York, 1993: 246-249.

Chehata, C. "Ḏimma", *Encyclopaedia of Islam. Encyclopaedia of Islam. New edition, prepared by a number of leading orientalists*. Lewis, B., Pellat, Ch. and Schacht, J. (eds.), Burton-Page, J., Dumont, C. and Ménage, V. L. (ed. secret.), Vol. II, C-G (fourth impression), Leiden E.J. Brill, Leiden, 1991: 227-231.

Collins, R. *Caliphs and Kings: Spain,796-1031*. Wiley Blackwell, 2014.

Délèry, C. "Perspectives méthodologiques concernant l'étude de la céramique de cuerda seca en al-Andalus (IX-XIVS.): d'un object archéologique à un object historique", *Arqueologia Medieval*, 8, 2004: 193-236.

Fernandes, P. A. "O sítio da Sé de Lisboa antes da Reconquista". *ARTIS – Revista do Instituto de História da Arte da Faculdade de Letras de Lisboa*, 1, 2002: 57-87.

Goitein, S. D. *Letters of Medieval Jewish Traders*. Translated from the Arabic with introductions, Princeton University Press, Princeton, 1973.

Goitein, S. D. *A Mediterranean Society, The Jewish Communities of the World as Portrayed in the Documents of the Cairo Geniza*, Volume I: *The Economic Foundations*, University of California Press, Berkeley, Los Angeles, London, 1967.

Gonçalves, L. R. *Settlement systems and Territorial Organization: Two Valleys in the Lisbon Periphery (IX - XIV centuries)*. Master thesis in Medieval History presented at the Faculty of Arts of the University of Lisbon, 2011. Available at: http://hdl.handle.net/10451/6873.

Lirola Delgado, J. *El poder naval de al-Andalus en la época del califato omeya (siglo IV hegira/X era Cristiana)*. Tesis Doctoral dirigida por el Dr. D. Emilio Molina López. I. Departamento de Estudios Semíticos. Faculdad de Filosofía y Letras. Universidad de Granada, 1991.

Manzano Moreno, E. *Conquistadores, emires y califas. Los omeyas y la formación de al-Andalus*. Crítica, Barcelona, 2006.

Marín, M. "En los márgenes de la ley: el consumo de alcohol en al-Andalus", *Estudios onomástico-biográficos de al Andalus (Identidades marginales)*, XIII, Cristina de la Puente (ed.), Consejo Superior de Investigaciones Científicas, Madrid, 2003: 271-328.

Marinho, J. "A moeda no Gharb al-Andalus", *Portugal Islâmico – Os últimos sinais do Mediterrâneo*. MNA, Lisboa, 1998: 175-184 *apud* Bugalhão, J. "Lisboa islâmica: uma realidade em construção". *Xelb*, 9, *6º Encontro de Arqueologia do Algarve*. Câmara Municipal de Silves, Silves, 2009: 379-393.

Matos, J. L. "Lisboa Islâmica", *Arqueologia Medieval*, 7, 2001: 79-88.

Netton, I. R. "**Riḥla",** *Encyclopaedia of Islam. New edition, prepared by a number of leading orientalists*. Lewis, B., Ménage, V. L., Pellat, Ch., and late Schacht, J. (eds.), Dumont, C. Secretary General (assist.), Van Donzel, E. and Hawting, G. R. (ed. secret.), Vol. III, H-Iram, *E. J. Brill, Leiden: 528*.

Picard, C. *Le Portugal musulman (VIII^e – XIII^e siècle). L'Occident a'al-Andalus sous domination islamique*. Maisonneuve et Larose, Paris, 2000.

Picard, C. *L'océan Atlantique musulman. De la conquête arabe à l'époque almohade. Navigation et mise en valeur des côtes d'al-Andalus et du Maghreb occidental (Portugal – Espagne – Maroc)*. Éditions Maisonneuve & Larose/ Éditions UNESCO, Paris, 1997.

Pimenta, J. "A importação de ânforas de preparados píscicolas em Olisipo (Séculos II-I a.C.)", Actas del Congreso Internacional *CETARIAE. Salsas y salazones de pescado en Occidente durante la Antigüedad*. Universidad de Cádiz, 2005: 221-233. Available at: http://www.museudacidade.pt/arqueologia/estonline/Publicacoes/A%20importa%C3%A7%C3%A3o%20de%20%C3%A2nforas%20de%20preparados%20pisc%C3%ADcolas%20em%20Olisipo%20%28s%C3%A9culos%20II_I%20a.C.%29.pdf [31-10-2015].

Schoeler G. "Muwashshaha", *The Encyclopaedia of Islam. New edition, prepared by a number of leading orientalists*. Bosworth, C. E., Van Donzel, E., Heinrichs, W. P. and the late Pellat, Ch. (eds.), Dijkema, F. Th. (pp. 1-384), Bearman, P. J. (pp. 385-1058) and Nurit, S. (Mme.) (assist.), Vol. VII, MIF – NAZ, E. J. Brill, Leiden, New York, 1993: 809-812.

Sidarus, A. Rei, A. "Lisboa e seu termo segundo os geógrafos árabes", *Arqueologia Medieval*, 7, Porto, 2001: 37-72.

Sourdel, D. "*Hādjib*", *Encyclopaedia of Islam. New edition, prepared by a number of leading orientalists*. Lewis, B., Ménage, V. L., Pellat, Ch., and late Schacht, J. (eds.), Dumont, C. Secretary General (assist.), Van Donzel, E. and Hawting, G. R. (ed. secret.), Vol. III, H-Iram, E. J. Brill Luzac & Co., Leiden London, 1986: 45-49.

Viana, M. *Espaço e povoamento numa vila portuguesa (Santarém 1147-1350)*. Centro de História, Caleidoscópio, Lisboa, 2007.

Vieira da Silva, A. *As freguesias de Lisboa (estudo histórico)*. Publicações Culturais da Câmara Municipal de Lisboa, Lisboa, 1943.

Viguera Molíns, M. J. *Los Reynos de Taifas y las Invasiones Magrebíes (al-Andalus del XI al XIII)*. Editorial MAPFRE, Madrid, 1992.

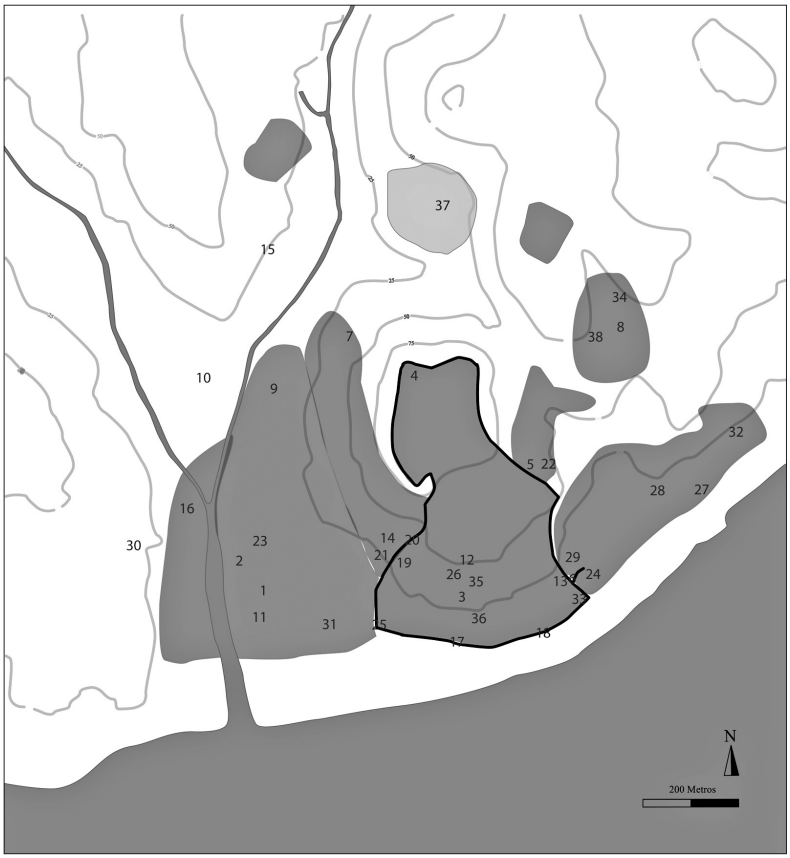


Image 1: Map of Islamic Lisbon with the archaeological sites, authored by Gonçalves (2011:141) based upon Bugalhão (2009:385). We can see the underlined "Cerca Moura" heading towards the river and the western and eastern outskirts. On the left, the Tagus branch with the two creeks flowing from the North outter limits of the urban area, crossing the western suburb.

Nº	Name	Context	Centuries	Nº	Name	Context	Centuries
1	Núcleo Arqueológico da Rua dos Correeiros (NARC)	Housing, pottery, manufacturing, eviction	X-XII	20	Rua de Sao Mamede, 9	Housing, storage	XII
2	Mandarim Chinês	Housing, pottery, manufacturing, eviction	XI-XII	21	Rua das Pedras Negras, 22-28	Housing	?
3	Claustro da Sé	Housing, eviction, mosque (?)	X-XII	22	Largo das Portas do Sol	Storage	XII
4	Alcáçova do Castelo	Housing	XI-XII	23	Rua dos Correeiros	?	?
5	Fundação Ricardo Espírito Santo Silva	Housing, storage	XI-XII	24	Largo das Alcaçarias	Housing, pottery, manufacturing	XI-XII
6	Rua de Sao João da Praça	Wall	?	25	Rua da Padaria/ Rua dos Bacalhoeiros	Housing (?)	XI-XII
7	Igreja de São Lourenço	Storage	XI-XII	26	Teatro Romano - Sul	Housing, eviction	XI-XII
8	Mosteiro de S. Vicente de Fora	Storage	XII	27	Largo do Chafariz de Dentro	Eviction, pottery, manufacturing	XI
9	Praça da Figueira	Housing, storage, eviction	XI-XII	28	Rua de Sao Miguel, 53	Housing	XII
10	Rossio	Eviction	XII	29	Pátio da Senhora da Murça	Wall	?
11	Zara/ Rua Augusta	Housing, eviction	XI-XII	30	Rua Garrett, 30	Storage	XII
12	Teatro Romano	Housing, storage	XI-XII	31	Rua do Comércio/ Rua de São Julião	Housing (?)	XI-XII
13	Rua da Judiaria	Wall	?	32	Rua dos Remédios	Housing	XI-XII
14	Termas dos Cássios (Calçada do Correio Velho)	Housing	XI-XII	33	Palácio do Marquês de Angeja	Wall	?
15	Encosta de Sant'Ana (Martim Moniz)	Housing, eviction, storage	X-XII	34	Liceu Gil Vicente	Out of context	XII (?)
16	Rua do Ouro (197-203)	Housing	XI-XII	35	Aljube/ Rua Augusto Rosa	Eviction	XI-XII
17	Casa dos Bicos	Wall, eviction	XI-XII	36	Travessa dos Machados	Housing	?
18	Armazéns Sommer	Housing	?	37	Necrópole da Mouraria	Necropolis	?
19	Palácio Condes de Penafiel (S. Lourenço)	Housing, storage	?	38	Necrópole de São Vicente de Fora	Necropolis	?

Image 2: Archaelogical sites marked on "Image 1", with their names, context in which those remains were found and the centuries they belong to, according to Bugalhão (2009:385).

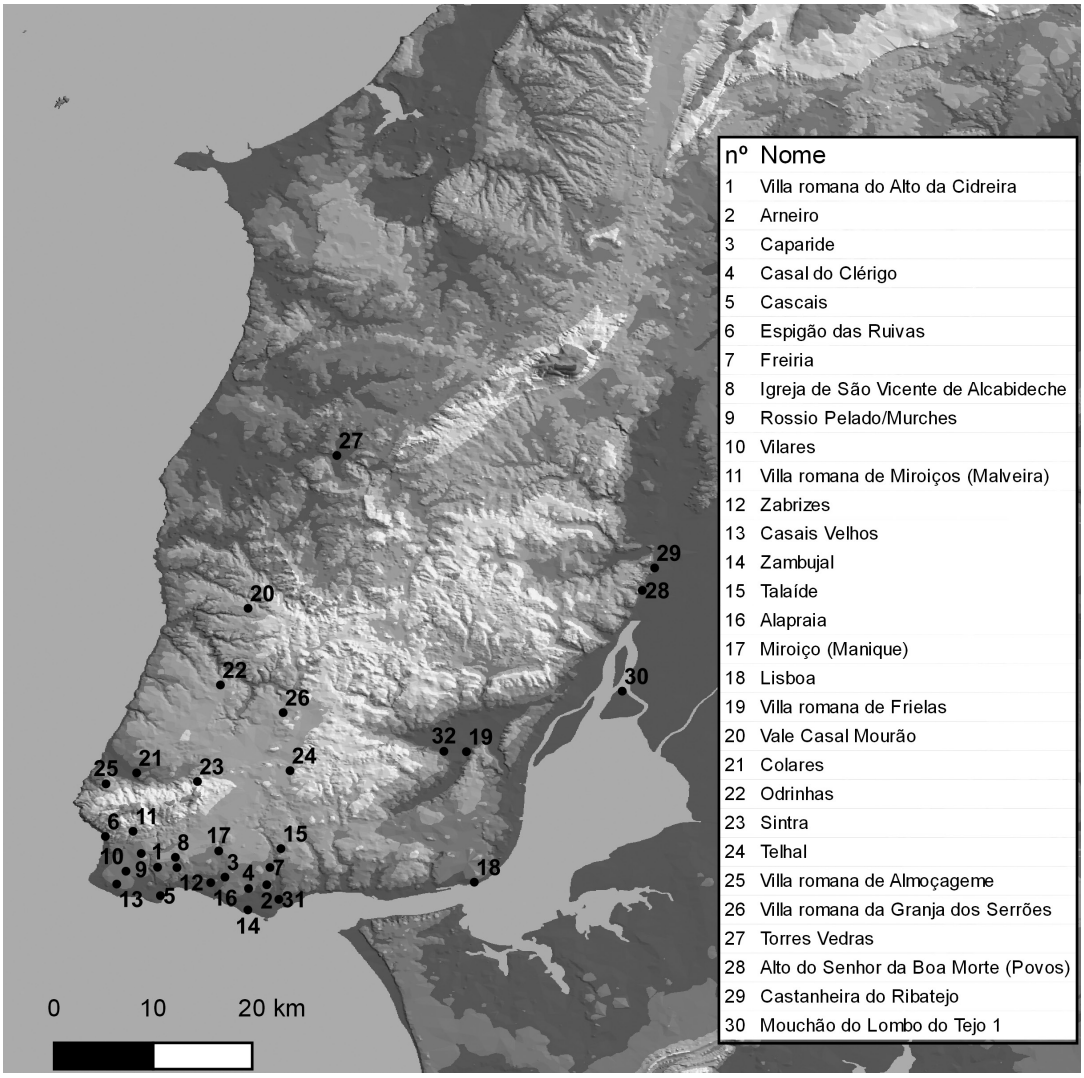


Image 3: Map of the region of Lisbon with the archaeological sites in which Islamic pottery was found (Bugalhão and Fernandes, 2012: 76) authored by Luís Gonçalves.

Vecinos y propietarios: La integración de los italianos en las sociedades portuarias andaluzas (siglos XIII-XV)[1]

Raúl González Arévalo
Universidad de Granada

Hace mucho tiempo que la historiografía pertinente ha establecido con profundidad los rasgos diferenciales de las comunidades italianas en la Andalucía bajomedieval[2]. Con todo, no es menos cierto que aún hay aspectos que dilucidar con claridad. De la misma manera, también es significativa la falta de aproximaciones comparadas, que determinen las diferencias y similitudes en los mecanismos desarrollados por estos extranjeros para articular su presencia en el territorio. En este sentido, el aspecto de la integración de los italianos en el territorio resulta paradigmático: de una parte, se trata de un argumento que no ha sido abordado de manera específica en la larga tradición de estudios que se han ocupado de los italianos en el sur castellano; y de otra, resulta necesaria

1. El presente artículo forma parte del proyecto *Presencia diferencial italiana en el sur de la Península Ibérica en época Trastámara (siglos XIV-XVI)* (RYC-2011-09300), financiado por el programa Ramón y Cajal del Ministerio de Economía y Competitividad, desarrollado en la Universidad de Granada.

2. González Arévalo, R. "Presencia diferencial italiana en el sur de la Península Ibérica en la Baja Edad Media. Estado de la cuestión y propuestas de investigación", *Medievalismo*, 23, 2013: 175-208.

la comparación entre naciones para poder dar mayor peso a las evidencias reveladas por la documentación.

Recientemente he tenido ocasión de abordar un aspecto parcial de la integración de las comunidades italianas: la movilidad social. Para ello distinguí dos planos. El primero de ellos se refería a las comunidades mercantiles más destacadas, genoveses, florentinos y venecianos. Todas reciben la consideración de nación siguiendo la terminología medieval, en el caso de ligures y vénetos justificada porque se organizaron institucionalmente en el territorio mediante la constitución de consulados y gracias a la concesión de privilegios y la firma de acuerdos oficiales con las repúblicas de origen; en el de los florentinos porque se beneficiaron de prerrogativas otorgadas por la Corona a la comunidad, aunque no articularan formalmente su relación con ella. El segundo plano buscó articular el conocimiento de la movilidad social a través de tres puntos irrenunciables: el peso del éxito económico como premisa para la promoción y la inserción en las élites locales; los instrumentos que daban la medida de dicho ascenso; y establecer hasta qué punto se podían identificar dinámicas de grupo en el interior de las comunidades italianas, o si se trataba preferentemente de casos aislados y por lo tanto excepcionales[3].

Antes de continuar cabe puntualizar que los mecanismos de movilidad y ascenso social no siempre coinciden con los de integración, que sin embargo son una condición obligada. Es decir, sin integración no había posibilidad de promoción, pero la primera no conducía ni implicaba necesariamente la segunda. Además, también hay que tener presente que hubo italianos con una posición económica ventajosa que residieron largo tiempo integrados en el territorio y, sin embargo, no optaron por el ascenso dentro de la sociedad andaluza siguiendo los mecanismos de promoción castellanos.

En consecuencia, a diferencia de esa primera aproximación, en esta ocasión concreta buscaré poner de relieve el grado de integración de los italianos en las sociedades portuarias andaluzas, de modo que no se abordará la totalidad del

3. González Arévalo, R. "Integración y movilidad social de los italianos en la Corona de Castilla: genoveses, florentinos y venecianos en la Andalucía bajomedieval", Lorenso Tanzini y Sergio Tognetti (eds.) *Competenze, conoscenze e mobilità sociale nell'Italia del basso Medioevo*. Viella, Roma: 2016: 375-401.

territorio, sino que el análisis quedará circunscrito al puerto fluvial de Sevilla y los puertos marítimos de la Bahía de Cádiz –Cádiz y El Puerto de Santa María fundamentalmente–, si bien también se tendrá en cuenta Jerez de la Frontera, que sin ser una ciudad de mar, sí desarrolló un importante comercio por vía marítima.

Dado que estamos hablando de comunidades extranjeras insertas en un territorio con normas sociales concretas, se abordará su integración en las sociedades portuarias andaluzas a partir de los patrones castellanos. Así, en primer lugar se recurrirá al análisis del avecindamiento y la adquisición de propiedades urbanas y rurales (casas, viñas, haciendas) a través de los repartimientos del siglo XIII (Sevilla, Puerto de Santa María, Jerez) y los protocolos notariales de los siglos XIII al XV. Asimismo se analizarán documentos de naturaleza específicamente demográfica –el padrón de vecinos de Cádiz de 1467– y fiscal –la contribución extraordinaria de los extranjeros al asedio de Baza de 1489–, así como otras fuentes como diarios de viajeros extranjeros y la concesión de cartas de naturaleza.

Por último, la aproximación se realizará en orden cronológico, que pueda verse una evolución en la integración de las distintas comunidades, incidiendo especialmente en los datos de los no genoveses, los menos conocidos. En todo caso, el análisis comparado entre naciones afirmará en todo momento la supremacía de los ligures.

1. EN EL PRINCIPIO FUERON LOS GENOVESES: EL SIGLO XIII

La fuente principal para el estudio de la integración de los italianos en las sociedades portuarias andaluzas del siglo XIII es el *Repartimiento de Sevilla*. El examen del texto arroja una treintena de nombres, cuyo origen italiano normalmente lo revela el tratamiento de "*miçer*". Los datos se han recogido en el Cuadro 1 del Apéndice.

La importancia de la presencia de estos italianos, en su mayoría genoveses, en el repartimiento es altísima. De acuerdo con la diferenciación hecha por Manuel González, dado que reciben "*heredamientos*" y no "*donadíos*", estamos

hablando de pobladores con obligación de residir y pechar, no pudiendo vender las propiedades recibidas durante un tiempo determinado[4]. En consecuencia, como vecinos y propietarios de heredades urbanas y rurales, estamos hablando de italianos integrados de pleno derecho en la sociedad sevillana.

Si procediéramos calculando un cociente de 4'5 pobladores por vecino estaríamos hablando de 135 personas de origen italiano, una cifra similar a la que han arrojado cálculos posteriores para el siglo XV, como se verá más adelante. Además, si se recuerda que la población de la ciudad ha sido estimada entre 15.000 y 20.000 habitantes, la comunidad genovesa supondría entre 0'7% y 0'9%[5].

Por otra parte, está atestiguada la presencia de grupos familiares. Así, el apellido Valdovin (¿Baldovino?) de probable ascendencia italiana, lo llevan dos individuos, Martín y Ponce, que reciben propiedades en Lobanina, "*a que puso el rey Valdovina, ques en término de Aznalfarache*". Ponce Valdovin tenía dos hijos, Martín Pérez y García Pérez, que reciben cada uno veinte aranzadas y cuatro yugadas en la misma aldea, y una hija cuyo marido, Pedro Ximénez, recibe la misma heredad[6]. La castellanización de los apellidos, adoptando el patronímico por el nombre del progenitor, y el matrimonio con un castellano, revelan un rápido proceso de integración en la sociedad sevillana, fruto sin duda de un arraigo sólido. Pero no sólo con castellanos se casaban los descendientes de los italianos: *Miçer*o es yerno del cómitre Guillén Estart, de probable ascendencia catalana[7]. Otro grupo familiar es el que componen *miçer* Nicoloso Frexeter, su mujer doña Berencasa, y sus hijos, Perod, doña Simona y doña Alda[8]. El hecho de que se sepa que doña Alda, que poseería heredades

4. González Jiménez, M. "Repartimientos andaluces del siglo XIII. Perspectiva de conjunto y problemas", *Historia. Instituciones. Documentos*, 14, 1987: 103-104.

5. González Jiménez, M. "Introducción", González, J. *El repartimiento de Sevilla*. Reedición facsimilar, Fundación Cultural Colegio Oficial de Aparejadores y Arquitectos y Técnicos de Sevilla, Sevilla, 1993.

6. González, J. *Repartimiento de Sevilla*. CSIC, Sevilla, 1951: vol. II, 93-94.

7. *Ibidem*, vol. II, p. 167.

8. *Ibidem*, vol. II, p. 371.

en el Aljarafe, fuera veneciana, hace que haya que colocar a este grupo entre los pobladores de ascendencia véneta[9].

Aunque siempre se ha hablado de la calle Génova como núcleo aglutinador de la comunidad ligur en Sevilla, en la mayoría de las ocasiones no se especifica dónde vivían nuestros italianos, aunque cabe suponer que los "partidores", don Yguichán, don Jaymes y Seygayardo (si Galiardo genovés)[10], otorgarían en principio la mayoría de las viviendas a genoveses.

La calidad de los heredamientos recibidos deja clara la categoría social de los beneficiarios: los sobrinos del papa Inocencio IV, micer Uberto y micer Enrique Fieschi reciben sendas alquerías –Almaçilla y Almonaçir el primero, Lorete el segundo– al igual que don Ensalt, que recibe la de Ensaldina, micer Roberto de Renfredo, agraciado con otras dos, Almensilla y Almonaster, o don Gil, "*sobrino del deán de Roma questá con el Papa*", favorecido con extensas propiedades rurales en la alquería de Alocaz. Estaríamos hablando de individuos pertenecientes a la élite social. Junto a ellos Antonio Ballesteros recoge también la presencia de los nobles Pedro Doria, Ansaldo (el Ensalt del repartimiento), micer Nicolás Scaligero y *miçer* Lombardín Gabo[11].

La Iglesia también contaba entre sus filas con otros agraciados, como micer Gil y micer Vivas, clérigos en la catedral.

En ocasiones, para asegurar la repoblación, se establece el tiempo por el que no se puede disponer de la heredad recibida, como ocurrió con el calafate Gandolfo, beneficiario de quince aranzadas de olivar en Huévar, "*e que lo non venda fasta los cinco annos pasados*"[12].

Los oficios navales también están representados. Las atarazanas sevillanas eran famosas desde tiempos islámicos y los castellanos, que aún no habían

9. Ballesteros, A. *Sevilla en el siglo XIII*. Perez Torres, Sevilla, 1913: 49.

10. *Repartimiento de Sevilla…, op.cit*.: vol. II, 120.

11. Ballesteros, A. *Sevilla…, op.cit*.: 43.

12. *Repartimiento de Sevilla…, op. cit*.: vol. II, 158.

desarrollado su potente marina, contarían con la preciosa experiencia de los genoveses. Así se explica la presencia del calafate Gandolfo, ya citado, del cómitre Niculoso Tasso, del oficial de atarazanas micer Pedro, o de Rolando, "*maestre de las galeas*"[13].

Son muy pocas las ocasiones en las que se sabe con certeza el origen del individuo, como es el caso de *miçer* Roberto de Renfredo, genovés, o el pisano *miçer* Pedro. En otras, como en el caso de micer Uberto y micer Enrique, los sobrinos de Inocencio IV, confirmamos la identidad genovesa por otras fuentes. Por su parte, Gabo de Lombardía, conocido como "*miçer Lombardín (Gabo)*", era de origen lombardo, y como amo del infante don Felipe desarrollaría un gran ascendiente sobre él[14].

No cabe duda de que en estos momentos Sevilla es el gran polo económico de atracción para las naciones italianas. Lo revelaría el hecho de que el repartimiento de Cádiz-El Puerto de Santa María no contenga un solo italiano entre los vecinos asentados en el territorio en 1264[15]. Con todo, es indudable que debía haberlos, pues en diciembre de 1280 Alfonso X otorgaba una carta a la localidad portuense dirigida "*a todos los castellanos e leoneses e vaioneses o portugueses e a todos los del sennorio del rey de Françia e del rey de Anglaterra e del rey de Aragón e a los de Marsella e o todo el otro sennorio del rey de Charles e a los de Benosa e de Pisa e de Venecia*"[16]. Es decir, había pisanos y venecianos residiendo en El Puerto de Santa María, aunque no conozcamos sus identidades. El caso de Cádiz es más complicado debido a las dificultades por las que atravesó la repoblación de la ciudad[17], y que hacen casi imposible conocer la presencia italiana en ella antes de finales del siglo XIV.

13. Bello León, J. M., Martín Perera, A. *Las atarazanas de Sevilla a finales de la Edad Media*. SEEM Murcia, 2012.

14. Ballesteros, A. *Sevilla…, op. cit.: 53-54*.

15. González Jiménez, M. (ed.). *Repartimiento de El Puerto de Santa María*. Universidad de Sevilla, Sevilla, 2002.

16. Ballesteros, A. *Sevilla*: Apéndice C, CCLXXX.

17. Así lo revelan diversos trabajos de Manuel González Jiménez, entre los que destaco "Cádiz frente al mar: de los proyectos alfonsíes al privilegio de 1493", *Estudios de Historia y de Arqueología medievales*, X, 1994: 83-99; y "Cádiz en el siglo XIII: Historia de un proyecto frustrado", González Jiménez, M. y Montes Romero-Camacho, I. (eds.). *La Península Ibérica entre el Mediterráneo y el Atlántico. Siglos XIII-XV*, SEEM, Sevilla-Cádiz, 2006: 747-758.

Por su parte, en Jerez de la Frontera el repartimiento de 1264 alberga noticias sobre tres individuos que suponían el 0'29% del total de 1.935 repobladores[18]. Se trata de los siguientes pobladores:

-don Elario de Bolonia y su mujer doña María, que reciben una casa en la colación de San Mateo[19].

-*miçer* Andrea, que recibió en la colación de San Juan "*vn par de casas mediano e vna bodega que fiso de nuevo e dos casas pequennas*". Además "*heredó con los donadíos*"[20].

-don Bernalt de Génua y su mujer doña Teresa reciben unas casas en la colación de San Dionisio[21].

Así pues, se trata de un boloñés y su mujer, cuando Bolonia aún era un *comune* independiente; un genovés y su mujer; y un italiano de origen impreciso. En consecuencia, a pesar de que los datos son muy escasos, por el momento todo apunta al predominio ligur entre los italianos asentados en Andalucía. Lo confirmarían asimismo los protocolos conservados en el archivo de la catedral hispalense, algunos de los cuales se incluyeron en la edición del repartimiento sevillano, y entre los que también encontramos los siguientes italianos:

-Gil Negro, racionero de la catedral, que en junio de 1259 vendía al chantre catedralicio Gonzalo García cuatro yugadas en el término de Heztalcázar[22]. Probablemente se trata del mismo *miçer* Gil que recibía 20 aranzadas de olivar y cinco yugadas en Albibeyen (Eclesia, Aznalfarache), y que tal vez se trate del

18. González Jiménez, M., González Gómez, A. *El libro del repartimiento de Jerez de la Frontera. Estudio y edición*. Instituto de Estudios Gaditanos-Diputación Provincial, Cádiz, 1980: XLVI-XLVII.

19. *Ibidem*, partida 678, 74.

20. *Ibidem*, partida 1.036, 109.

21. *Ibidem*, partida 1.643, 168.

22. Ostos, P., Pardo, M.ª L. *Documentos y notarios de Sevilla en el siglo XIII*. Fundación Matritense del Notariado, Sevilla, 1989: doc. 16, pp. 225-226.

mismo individuo que figura como arcediano de Roma que recibe casas en la colación de San Bartolomé[23].

-Los pellejeros Guillem Barcilón y Bonjorno, vecinos en la colación de San Andrés, en enero de 1284 se comprometieron con la abadesa del monasterio de San Clemente a pagar las 30 doblas que costaba el rescate de Felipe, hijo de Felipe el pellejero y doña Gontrueda Ruiz, y que estaba cautivo en Almería[24].

-*miçer* Nicolás, abril de 1286[25].

-*miçer* Petrus Luppi, "*notarius*". La documentación catedralicia lo sitúa en la ciudad entre octubre de 1253 y noviembre de 1255, aunque con toda probabilidad se trate del mismo micer Pedro, escribano, que en diciembre de 1265 estaba comprando por 20 maravedíes unas casas en la colación de Santa María a doña Sancha de Toro y su hijo Pedro Fernández, sitas entre la mezquita del deán de Córdoba, la calle y las casas de Martín Pérez y María Pérez[26].

Sin duda los italianos presentes serían más de los recogidos, pues el repartimiento sevillano parece centrarse bien en individuos que frecuentaban el entorno de la Corte, bien relacionados con la naciente industria naval castellana. Sin embargo, hay noticias de que en el Prado de las Albercas, detrás de la ermita que los genoveses tenían dedicada a su patrón, San Sebastián –que terminó imponiéndose en la toponimia urbana en el conocido como Prado de San Sebastián– había un pozo de agua abundante en la que efectuaban el lavado de la lana que remitían a Génova[27], confirmando no sólo la integración social sino también en el tejido urbano de la ciudad. Además, las cortes de Jerez de 1268 se hacen eco de que genoveses y placentines estaban exentos del derecho de almojarifazgo, y vendían escarlata de Ímola, en la Romaña; cendal

23. *Repartimiento de Sevilla*: vol. II, 96, 224, 232.

24. Ostos, P., Pardo, M.ª L. *Documentos siglo XIII*: doc. 77, 310-311.

25. *Ibidem*, 274.

26. *Ibidem*, 205 (30-X-1253), 213 (23-I-1253) y 220 (1-XI-1255). *Repartimiento de Sevilla*: 344.

27. Ballesteros, A. *Sevilla*: 44, haciéndose eco de una entrada en un manuscrito de la Biblioteca Capitular y Colombina consultado por Gestoso.

sencillo, doble y reforzado de Luca; *çeçir*[28] de Sicilia, así como telas y especias del Levante[29].

La ausencia prácticamente de documentación de otro tipo hace muy difícil conocer la consolidación y la continuidad de estos pobladores en el territorio. Los casos en los que se puede constatar una estancia prolongada, como la del notario Pietro Lupo, micer Pedro en castellano, a quien hemos visto en Sevilla entre 1253 y 1265, son muy raros. En este sentido la mayor excepción la constituye, sin lugar a dudas, la familia Zaccaría, descendiente de Benedetto Zaccaria (1235?-1307), primer señor de El Puerto de Santa María desde 1284 y que ostentaría el rango de Almirante de Castilla en 1291-1293[30]. La concesión se realizó como contraprestación de la guarda y defensa del Estrecho de Gibraltar y las desembocaduras de los ríos Guadalete y Guadalquivir con doce galeras, tarea para la que fue contratado por Sancho IV de Castilla, y por la que recibía asimismo la enorme cantidad de 6.000 doblas anuales[31]. Sus descendientes estaban sólidamente arraigados en el entorno de El Puerto de Santa María y emparentados con la nobleza local, como revelan los estudios de Rafael Sánchez Saus[32].

---

28. Çeçir: paño de lienzo que los judíos se colocaban en la cabeza en el momento de la oración. Cf. Chamorro, J. M.ª. "El léxico de los judeoconversos según los procesos inquisitoriales", *Miscelánea de Estudios Árabes y Hebráicos*, sección Hebreo, 55, 2006: 123-124.

29. Ballesteros, A. *Sevilla*: 46.

30. Sobre el personaje resulta de obligada lectura la biografía clásica de Lopez, R. S. *Benedetto Zaccaria ammiraglio e mercante*, Principato, Messina-Milán, 1933. Su papel como almirante castellano en Pérez-Embid, F. *El Almirantazgo de Castilla hasta las capitulaciones de Santa Fe*. EEHA-CSIC, Sevilla, 1944, 97-100. La concesión del señorío en Iglesias Rodríguez, J. J. "Micer Benedetto Zaccaria, primer señor de El puerto y su tiempo", *Monarquía y nobleza señorial en Andalucía. Estudios sobre el señorío de El Puerto. (Siglos XIII al XVIII)*. Editorial Universidad de Sevilla, Sevilla, 2003: 35-50.

31. "*E desque el rrey don Sancho vio la guerra que la bolujan con él, enbió armar muy grand flota a todos los sus puertos de la mar et enbió por vn ginoues que dezian mjçer Benjto Zacarias que le troxese doze galeas et puso el rrey de le dar cada año por cada mes seys mjll doblas et demas diole Santa Maria del Puerto por heredad con tal condiçion que toujese sienpre vna galea armada muy bien para defendimjento de aquella villa de la mar contra Seujlla*". Sánchez de Valladolid, F. *Crónica de Sancho IV*. Edición para la Biblioteca Saavedra Fajardo de Villacañas Berlanga, J. L. sobre el manuscrito 829 de la Biblioteca Nacional de Madrid, capítulo LXXIX: 6

32. Heers, J. "Los genoveses en la sociedad andaluza del siglo XV", *Hacienda y comercio. Actas del II coloquio de Historia Medieval Andaluza*, Sevilla, 8-10 de Abril, 1981. Diputación Provincial de Sevilla, Sevilla, 1982: 431-432; Sánchez Saus, R. *Linajes medievales de Jerez de la Frontera*. Guadalquivir, Sevilla, 1996: voz "Zacarías". Para el acceso a la nobleza como forma de promoción social de los italianos presentes en Andalucía cf. González Arévalo, R. "Integración": 378-381.

2. A LA CAZA DEL ITALIANO: LAGUNAS DOCUMENTALES EN EL SIGLO XIV

El panorama cambia mucho con el tránsito al siglo XIV. La ausencia de textos tan ricos como los repartimientos andaluces y la falta de protocolos notariales, a excepción de los pocos conservados en la Catedral de Sevilla[33], complican sobremanera el estudio de la integración de los italianos en las sociedades portuarias andaluzas. Apenas contamos con el padrón sevillano de 1387[34], por lo que hay que recurrir a otras fuentes extrapeninsulares para poder proporcionar algunos datos más.

Los protocolos catedralicios revelan una grata sorpresa. *Miçer* Lombardín Gabo, a quien se ha localizado en Sevilla en 1299, identificado siempre como amo del infante don Felipe, en abril de 1306 vendía con su hijo, maestre Pedro –obsérvese el cambio del tratamiento de "*miçer*" a "*maestre*", así como el nombre, confirmando el proceso de castellanización operado en esta familia lombarda– un par de casas situadas en la colación de Santa María, de la que eran vecinos, en el barrio de Castellanos, cerca de la cuadra de la Herrería. El comprador era "*Almeriego de Valerosa, mercador de Plazençia de Lombardía*". La casa se vende "*con la açotea e con el palaçuelo que está so ella*" por precio de 2.000 maravedíes[35]. Casi cuatro décadas más tarde sabemos que Almeriego de Valerosa había tenido dos hijos, Alfonso García y Brígida García. Una vez más cabe interpretar la asunción de apellidos castellanos como muestra del proceso de integración de estas familias, aunque con cierta cautela. Efectivamente, Brígida había desposado a *miçer* Johan Espillán asimismo "*mercador plazentin*". Ambos figuran avecindados en la colación de Santa María "*çerca de la quadra de la Ferrería*". En marzo de 1342 vendían al canónigo de la catedral Tello García "*vnas casas que nos auemos a la collación dicha de Santa María, do la*

33. Ostos P., Pardo, M.ª L. *Documentos y notarios de Sevilla en el siglo XIV (1301-1350)*. Universidad de Sevilla, Sevilla, 2000.

34. Álvarez, M. Ariza, M., Mendoza, J. *Un padrón de Sevilla del siglo XIV. Estudio filológico y edición*. Ayuntamiento de Sevilla, Sevilla, 2001.

35. Ostos P., Pardo, M.ª L. *Documentos siglo XIV*: doc. 24, pp. 104-106.

dicha ferrería" por 4.000 maravedíes. La descripción de la vivienda deja claro que no se trata de la casa adquirida por su padre[36].

No se puede decir mucho más sobre esta nación mercantil en Sevilla, pero no cabe duda de que su presencia fue más importante de lo que confirma la documentación. De una parte, lo confirma la toponimia, que aún conserva en el trazado urbano la calle de Placentines muy cerca de la catedral, precisamente donde se ubicaban las viviendas de la familia de Almeriego de Valerosa. Y de otra, las noticias esporádicas sobre su actividad mercantil. En este sentido, cabe recordar que la Guerra de los Dos Pedros (1356-1369), que enfrentó a Pedro I de Castilla con Pedro IV de Aragón, comenzó cuando los catalanes a las órdenes del almirante Francisco de Perellós apresaron dos barcos placentines en Sanlúcar de Barrameda, con el pretexto de que tanto las embarcaciones como el cargamento de aceite eran genoveses, nación con la que estaban en guerra[37].

En otras ocasiones los datos de los protocolos catedralicios son más difusos: en julio de 1302 *miçer* Pagan, vecino en la colación de San Salvador, figura como albacea en el testamento de María Miguélez, que también tiene una ahijada, hija de un cierto *miçer* Jacomo. Tres décadas más tarde, en noviembre de 1337, micer Pagan aparece como propietario de un mesón en la plaza de San Francisco[38]. Se trata del asentamiento más prolongado en el tiempo del que se tiene noticia en el siglo XIV, y aunque el dato sea excepcional por la escasez documental, sin duda alguna no fue el único.

El apellido de este italiano, Pagan, apunta con fuerza a un origen genovés, confirmado en el caso de *miçer* Niculoso Negro, "*genoés*" y su mujer Bartolomea, que en marzo de 1301 estaban vendiendo unas casas a Gonzalo, capellán

36. "*en las quales casas an tres palacios e vna algorffa, que es en la casa puerta, et vna casa e vna tienda de fuera ante la puerta de la dicha ferrería, que se sigue todo esto en vno; que se tienen todas estas casas sobredichas con su algorffa e con su tienda e casa de fuera en linde de la vna parte, con la ferrería sobredicha e de la otra parte, con casas que fueron de Alffonso Garçía, hermano de mí, la dicha vendedora*". *Ibidem*: doc. 147, 324-327.

37. López de Ayala, P. *Crónica de D. Pedro I de Castilla*. E. Llaguno y Amírola (ed.). Atlas, Madrid, 1953: t. I, año 1356, cap. 10 año 7, 474-475.

38. Ostos P., Pardo, M.ª L. *Documentos siglo XIV*: doc. 9, p. 82; doc. 135, p. 298.

mayor del rey y maestro de Arvás[39]. Por último, en enero y abril de 1348 *miçer* Guigelmo o Guillelmo Dardengo figura como procurador de Gil Yanes, prior de Santa María de Óbidos (en el obispado de Lisboa) y testamentario de maestre Esteban, arcediano de Sevilla[40]. Se trata de un apellido de origen véneto, por lo que cabe pensar razonablemente que se trata de un súbdito de la *Serenissima* arraigado en la capital hispalense. En otras ocasiones es imposible aventurar un origen concreto, más allá del genérico "italiano", como ocurre con *miçer* Guyraldo, propietario de una viña en Chucena en noviembre de 1312[41].

Hasta finales de la centuria no contamos con más información mínimamente completa. A falta de noticias sobre la adquisición de propiedades y de procesos de avecindamiento e inserción e la sociedad castellana, cabría suponer que la presencia estable de filiales de las grandes compañías internacionales sería indicativa de la integración de sus miembros. Sin embargo, los escasos ejemplos localizados tampoco confirman un asentamiento continuado de factores y directivos en Sevilla. Para muestra, la filial de la todopoderosa familia mercantil florentina de los Bardi. Efectivamente, Bindo di Monte Acquerelli, encargado de la *ragione di Spagna*, la contabilidad de esta filial sevillana, desde desde 1333 hasta el 23 de mayo de 1334 en que falleció. Y su sustituto, Maffeo di Lapo di Ser Bartolo, se encargó de llevar las cuentas hasta 1335, regresando de nuevo en julio de 1336 y marzo y abril de 1337, con toda probabilidad acompañado por Niccolao di Bartolo Bertoldi, pero parece claro que ninguno se asentó en la ciudad de modo estable[42]. Nada se sabe tampoco del resto del personal de la filial, que en 1343 seguía abierta, cuando los condes de Derby y Salisbury, pertenecientes a la alta nobleza inglesa, camino del sitio de Algeciras "*fueron a la casa que la compañia de los Bardos tenía en Sevilla, et quisieron luego irse para el real*"[43].

39. *Ibidem*, docs. 1, p. 67.

40. *Ibidem*, doc. 175, pp. 383-384.

41. *Ibidem*, doc. 50, p. 144.

42. Sapori, A. "Il personale delle compagnie mercantili nel Medioevo", *Studi di storia economica. Secoli XIII-XIV-XV*. Sansoni, Florencia, 1982, 3ª ed. ampliada: vol. II, 734, 746 y 748.

43. Sánchez de Valladolid, F. *Crónica de D. Alfonso el Onceno*, Cayetano Rosell (Ed.) "Biblioteca de Autores Españoles" t. LXV-1, Atlas, Madrid, 1953: 370, capítulo CCXCV, "*De cómo los condes de Arbi et de Solusber vinieron en ayuda del Rey D. Alfonso*".

En las últimas décadas de la centuria también abrieron una filial en Sevilla los Alberti, asimismo florentinos. Esta rama debió de tener un arraigo consolidado, sólo así se entiende que la documentación italiana hable de los "Alberti de Sevilla", aunque por el momento no es posible ofrecer más datos sobre el personal de esta sucursal hispalense[44]. Por el contrario, el personal de las compañías de Francesco di Marco Datini no estuvo de manera estable en la ciudad. Aunque el famoso mercader de Prato no llegó a abrir una filial en Castilla, sí envió factores a Sevilla y Cádiz, si bien el único que estuvo de manera estable en la primera fue el veneciano Simone di Bonafè, localizado en la ciudad entre abril de 1400 y marzo de 1403, cuando informó con cierta regularidad de los precios de los productos del mercado sevillano. Desafortunadamente, el epistolario no ofrece noticias sobre su grado de integración en la ciudad[45].

En consecuencia, la única fuente documental fiable para estudiar la presencia de italianos en la ciudad es el padrón de vecinos de 1384, recogidos en el Cuadro 2[46].

La información del padrón es limitada, pues parece claro que no recoge la totalidad de la población sevillana de la época, ya que no figuran varios colectivos, entre ellos los pobres y el clero. Sin embargo, en el desolador panorama documental del siglo XIV contiene informaciones preciosas, pues señala las colaciones en las que vivían nuestros italianos, que en cualquier caso no dejan de representar un número sorprendentemente reducido, por lo que resulta imposible ofrecer conclusiones más sólidas. Apenas cabe apuntar que, coincidiendo con lo que se sabe para época posterior, la calle de Génova no estaba habitada preferentemente por genoveses. Efectivamente, a finales del

44. En la primavera de 1404 hay miembros de la familia desplazados en la capital hispalense, como confirma una carta que Antonio Quarti escribía desde Brujas a la filial datiniana de Mallorca, dando cuenta del envío de "*panni di Coltrai ch'io mando al'Alberti di Sibilia*". Archivio di Stato di Prato (en adelante ASPo), *Datini*, 1060.28 / 121248, Brujas-Mallorca, 26-V-1404.

45. Las cartas del archivo pratés son las siguientes: ASPo, Datini, 1003.15 / 703344, Sevilla-Valencia, 18-VI-1400; 1003.15 / 703345, Sevilla-Valencia, 02-VIII-1400; 1003.15 / 703346, Sevilla-Valencia, 25-II-1402; 1076.79 / 424333, Sevilla-Mallorca, 26-VIII-1402; 1003.15 / 703347, Sevilla-Valencia, 14-III-1403. Analizadas con mayor detalle y en gran parte transcritas en González Arévalo, R. "Florentinos entre Cádiz y Sevilla en los siglos XIV y XV", Aznar Vallejo, E., González Zalacaín, R. (Eds.) *De mar a mar: los puertos castellanos en la Baja Edad Media*. Universidad de La Laguna, La Laguna, 2016: 273-308.

46. Álvarez, M., Ariza, M., Mendoza, J. *Un padrón...*, *op. cit*.

siglo XIV apenas figuran ocho italianos de un total de 55 individuos, es decir, el 15% de los vecinos del barrio. Presumiblemente la mayoría eran ligures, de los que tres además ostentaban la condición de caballeros, mientras que otros tres eran orfebres. A continuación seguía el Barrio de la Mar por concentración –cinco italianos– mientras que la importancia en el Barrio de los Francos y las colaciones de Santa Marina, San Juan y la Magdalena era más testimonial. En total 19 de los 2.613 inscritos, es decir, un exiguo 0'7% de los vecinos y moradores de la ciudad.

Por otra parte, tampoco se pueden localizar muchos datos fuera. El más destacado, sin duda, era micer Luis Bocanegra, perteneciente a la oligarquía política y financiera de la ciudad. Efectivamente, en 1389-90 fue veinticuatro y mayordomo de Sevilla. Ignoro si tenía algún tipo de parentesco con Salagrús Bocanegra, que el año anterior, 1388-90, ejerció de lugarteniente del titular, su yerno Fernán Pérez de Villafranca (1388-1389)[47]. Como ya he abordado en otra sede, tanto el acceso a los oficios concejiles como el enlace matrimonial con familias castellanas eran estrategias de movilidad y promoción social que presuponían un alto grado de integración en la sociedad local[48].

La confirmación del arraigo y la integración de *miçer* Salagrús Bocanegra la encontramos en las cuentas de las alcabalas del pan y del aceite de 1408-10, confirmadas en 1420, cuando el genovés, tesorero mayor de Juan II, recibía del alcabalero mayor de Sevilla, Pedro Ortiz, 250.000 maravedíes en 1408 para "*dar dádiuas e fazer otras cosas que conplían a mi seruiçio*", y 350.000 maravedíes posteriormente con el mismo fin, además de otra suma elevada, 250.000 maravedíes, "*para dar* çiertos *mantenimientos e dádivas a* çiertos *moros que se vinieron a la mi merçed, del regno de Granada*", esto es, granadinos que buscaban la protección regia en los años de la campaña de Antequera[49]. Bien

47. Collantes de Terán Sánchez, A. "La élite financiera en la Sevilla bajomedieval: los mayordomos del concejo", *Ciudades y élites urbanas en el Mediterráneo bajomedieval*, monográfico de la *Revista d'història medieval*, 11, 2000: 21 y 34.

48. González Arévalo, R. "Integración": 381-383.

49. Vilaplana, M.ª A. "Un ajuste de cuentas del alcabalero mayor de Sevilla Pedro Ortiz (1420)", *Historia. Instituciones. Documentos*, 1, 1974: 451, 461, 473; Montes Romero-Camacho, I. "El converso sevillano Nicolás Montes de Medina (o de Sevilla), contador mayor de Castilla. Apuntes para una biografía", *Espacio, Tiempo y Forma. Serie III. H.ª Medieval*, 27, 2014: 369 y 371.

es cierto que toda esta integración y promoción social poco tiene que ver con la sociedad estrictamente portuaria, sino más bien con sus élites políticas y económicas. Sin embargo, como ya he apuntado previamente, y resulta evidente en el *Repartimiento* sevillano del siglo XIII, se dispone de más información relativa a la los italianos relacionados con la élite social que sobre los afines a la sociedad portuaria. Éstos son más fáciles de encontrar cuando se multiplica la conservación de protocolos notariales castellanos, a partir del siglo XV, y cuando se tiene noticias de más procesos de naturalización y avecindamiento.

3. ITALIANOS COMO SETAS: LA EXPLOSIÓN DEL SIGLO XV

La mayor disponibilidad documental para el siglo XV hace que las informaciones se multipliquen en los albores del Renacimiento. Con todo, el conocimiento sobre las comunidades mercantiles más reducidas es muy limitado. Efectivamente, los datos sobre los placentines desaparecen en esta centuria. Con todo, debían de estar presentes, pues aunque no conocemos los nombres ni el grado de inserción, el 16 de diciembre de 1412 el cabildo sevillano autorizaba a cinco oficiales encargados de la provisión de pan a que lo compraran a "*mercaderes placentines, genoveses, catalanes y de otras naciones estantes en esta çibdad*"[50].

Los *Papeles del Mayordomazgo* del cabildo hispalense contienen datos interesantes sobre los venecianos, que contaban con un consulado en la ciudad, como revela la presencia en 1403 de "*miçer Angelo, consol de viniçianos*". Más relevante aún es conocer la concesión de dos cartas de vecindad a los mercaderes venecianos Antoni Rasmino (1455) y Andrea Memo (1471). La documentación revela con absoluta claridad el sentido de acceder a la ciudadanía castellana, pues se preveía que gozaran "*de todos los previllegios e graçias e merçedes e franquesas e libertades e buenos usos e costunbres que fan e de que gosan todos los otros veçinos naturales de la dicha* çibdad"[51]. Es decir, parece claro que algunos venecianos no dudaron en recurrir a la naturalización como estrategia de integración social, con la consiguiente posibilidad de aumentar la propia

50. Otte, E. *Sevilla y sus mercaderes a fines de la Edad Media*. Fundación El Monte, Sevilla, 1996: 138.

51. D'Arienzo, L. "La presenza dei veneziani nel meridione iberico all'epoca di Cristoforo Colombo", D'Arienzo, L. *La presenza italiana in Spagna al tempo di Colombo*. Istituto Poligrafico dello Stato, Roma, 2010: 238-241.

fortuna y de ascender socialmente. Cuestión diferente es que la escasez de los datos recabados impida valorar el porcentaje de ciudadanos de la *Serenissima* que optaban por esta vía, aunque parece razonable pensar que en realidad fue muy bajo, pues la mayoría limitó su presencia a estancias breves.

En la década de 1460 está constatada asimismo la existencia de un consulado veneciano en Cádiz, probablemente debido más a los intereses mercantiles de la *Serenissima* que a la presencia de una comunidad importante. Así, en 1459 el cónsul Marino Crivelli, castellanizado con el nombre de Maryn de Gravel, se trasladaba desde Cádiz hasta Jerez de la Frontera para tomar la vecindad[52]. El hecho de que estuviera avecindado no supondría automáticamente que se había naturalizado castellano, aunque tampoco se puede descartar, pues sólo así podría aprovechar mejor las oportunidades de negocio de la zona acogiéndose a las franquicias reservadas a los naturales de la tierra. Comoquiera que fuera, en 1461 debía estar de vuelta en Cádiz, pues Bongianni Gianfigliazzi, capitán de las galeras florentinas de Poniente, desembarcaba paños y libros de leyes que João Rodrigues da Costa, obispo de Coimbra, había hecho cargar en Porto Pisano para que los recibieran su escudero Diego Serradas y Marino Crivelli, que en esta ocasión figura como cónsul de los florentinos. El veneciano continuó residiendo como vecino en el puerto gaditano, como confirmaría el padrón de 1467, donde figura como Marin de Creneli, cabeza de una casa con trece personas. La última noticia procede del año siguiente, cuando recibió (como Marín de Crinile) dos fanegas del abastecimiento de pan y trigo enviado desde Jerez de la Frontera[53].

De los demás venecianos localizados en el Registro General del Sello del Archivo General de Simancas, en los protocolos sevillanos y en la bibliografía sobre italianos en el Reino de Sevilla cabe apuntar que la documentación ofrece datos sobre sus actividades mercantiles y sus intereses comerciales,

52. "*Otra tal vesindad tomó e fue reçebido por todos los dichos corregidor e regidores a Maryn de Grauel cónsul de los veneçianos, vecino de la dicha çibdad de Cadis. E dio por su fiador a Juan Sanches del Puerto, vecino desta çibdad el qual otorgó la dicha fiança en la manera sobredicha*". Archivo Municipal de Jerez de la Frontera, Actas Capitulares, Año 1459, fol. 4 r, 17-I-1459. Agradezco al profesor Emilio Martín Gutiérrez que me facilitara el texto citado.

53. Martín Gutiérrez, E. "Nuevos datos sobre la población y los genoveses en la ciudad de Cádiz. Una relectura del padrón de vecinos de 1467", *En la España Medieval*, 29, 2006: 214, 216 y 219.

pero no hay rastro de nuevos avecindamientos ni naturalizaciones, salvo casos puntuales. Efectivamente, de los diez mercaderes venecianos localizados por Enrique Otte entre 1485 y 1501 ninguno de ellos parece haber tenido un caudal importante, pues no destacaron en el comercio internacional, y apenas uno, Jacop Guiraldo, figura avecindado en Sevilla en 1489[54]. Por su parte, de la decena y media acreditada por Juan Manuel Bello en 1474-1501 ninguno de ellos figura avecindado en la ciudad.

Así, se puede afirmar sin temor a equívoco que, aun siendo un recurso a disposición de los venecianos, y seguido por unos pocos, la inmensa mayoría de los ciudadanos de la *Serenissima* optaron por no naturalizarse castellanos y no debieron echar raíces en Andalucía, salvo unos pocos. Entre ellos destaca el mercader Andrea de Ras (o Rasi), que en noviembre de 1475 estaba alquilando por tiempo de un año y al precio de 8.000 maravedíes un almacén para aceite en la casa de la Aduana, en la colación de Santa María, propiedad del obispo don Fadrique de Guzmán[55]. Cinco años más tarde, en abril de 1480, se confirma que había fallecido en la ciudad en 1478. El mercader florentino Francesco Bonaguisi había secuestrado sus bienes, lo que obligó al dogo de Venecia a solicitar a través de su embajador ante los Reyes Católicos que se ordenara al genovés Gerónimo Gentil, albacea de Ras junto con otros mercaderes como el también italiano Miniato de Lorenzo, que desembargara los bienes e hiciera cumplir las cláusulas testamentarias. Aquí se confirma que el veneciano "*biuió en la çibdad de Seuilla algúnd tienpo*" y que tenía un hermano llamado Miguel de Rasi, aunque no se especifica si también residió en la capital hispalense[56]. En 1475 también se encontraba establecido en la ciudad Pedro Reconte, a quien el citado florentino Bonaguisi había apoderado para recaudar en nombre del duque de Medina Sidonia las alcabalas de Alanís, El Pedroso, San Nicolás del Puerto y otros lugares[57]. Un poco más tarde, en 1480, estaban operando en la

54. Otte, E. *Sevilla..., op. cit*.: 192.

55. Bono, J., Ungueti-Bono, C. *Los protocolos sevillanos de la época del descubrimiento: introducción, catálogo de los protocolos del siglo XV y colección documental*. Junta de Decanos de los Colegios Notariales de España, Sevilla, 1986: 82.

56. Archivo General de Simancas [en adelante AGS], Registro General del Sello [en adelante RGS], Abril 1480, 185, 24-IV-1480.

57. Bono, J., Ungueti-Bono, C. *Los protocolos..., op. cit*.: 81-82.

ciudad formando compañía Saba Estefanes y Lorenzo de Sacent. Además, este último se dirigía al concejo hispalense manifestando que residía en la ciudad desde hacía mucho tiempo[58].

Respecto a los venecianos, los florentinos parecen más integrados en Sevilla y Cádiz, y aunque no alcanzaron el volumen ni la importancia de los genoveses, investigaciones recientes han puesto de manifiesto que el peso de sus actividades y el grado de inserción en las sociedades portuarias andaluzas fue muy superior al aceptado hasta hace poco[59]. Así por ejemplo, Piero di Benedetto Doffi está localizado en Sevilla entre 1440 y 1473, trabajando en contacto con miembros de importantes compañías florentinas como los Martelli y como socio comanditado de dos compañías florentinas, la de Giovanni di Astorre Gianni & co. de Florencia y la de Filippo di Stoldo Rinieri y Piero di Jacopo Neretti & co. de Pisa. Posteriormente, entre 1470 y 1473 trabajó también desde Sevilla con los Cambini de Roma y los Medici[60].

La medida de las relaciones que Piero Doffi fue capaz de establecer en Sevilla la revela la carta que le envió la Cancillería de la República en enero de 1453. Conocedoras de su buena relación con el duque de Medina Sidonia, las autoridades florentinas le escribieron solicitando su intercesión para que el noble les prestara ayuda en la guerra que Florencia sostenía contra Alfonso V el Magnánimo de Aragón y contra Venecia, en el contexto del convulso cuadro político italiano que precedió a la Paz de Lodi de 1454. El florentino debía emplear todos los medios necesarios para lograr que el duque o sus hombres lucharan bajo la bandera flordelisada, aunque el fin último era "*danneggiare i catalani et venitiani*"[61].

58. Bello León, J. M. "Mercaderes extranjeros en Sevilla en tiempos de los Reyes Católicos", *Historia. Instituciones. Documentos*, 20, 1993: 73.

59. González Arévalo, R. "Florentinos" *..., op. cit.*

60. Martelli, U. Di N. *Ricordanze dal 1433 al 1483*. Pezzarossa, F. (Ed.) Edizioni di Storia e Letteratura, Roma, 1989: fol. 30 vº, 180, 6-VI-1440; Archivio di Stato di Firenze [en adelante ASF], Mercanzia, 10831, f. 10 vº, 31-X-1446; Tognetti, S. *Il banco Cambini. Affari e mercati di una compagnia mercantile-bancaria nella Firenze del XV secolo*. Olschki, Florencia, 1999: 197, tabla 48ter; ASF, Mediceo avanti il Principato, XXI, doc. 387, 17-V-1473.

61. ASF, Signori. Missive I Cancelleria, 38, fol. 15r, 4-I-1453.

En Andalucía hubo otros florentinos integrados en el territorio, aunque no se establecieran definitivamente en él. Así, Giovanni de' Bardi residía junto con su socio Sebastiano di Bartolomeo en la calle de Bayona, en la colación de Santa María, en 1420-22. En esas fechas participó en una amplia variedad de negocios desde Sevilla y Cádiz, desde la consecución de gracias eclesiásticas para el arcediano de Medina, tío del sevillano Juan Romero, hasta operaciones mercantiles que le pusieron en contacto directo con la sociedad portuaria andaluza, sin que podamos conocer los detalles[62].

Particularmente destacado es el caso de Francesco Bonaguisi en la década de 1470 que, como se ha visto, tan pronto actuaba por cuenta del duque de Medina Sidonia, alcalde mayor de Sevilla, y buscaba cobrar de los arrendadores de alcabalas de Alanís, El Pedroso, San Nicolás del Puerto, Cumbres Mayores, Cumbres de San Bartolomé y de las carnicerías de Fregenal las sumas que le debían en 1475, como se dedicaba a la exportación de trigo en nombre de la Corona en abril de 1477. La relación económica con los monarcas se materializó en un ascenso imparable en la escala social que culminó con el nombramiento como contino de la Casa Real el 7 de noviembre de 1477 junto a su socio, el catalán Berenguer Granell. Al año siguiente la compañía Bonaguisi-Granell recibió el encargo de los reyes de controlar directamente el comercio guineano proyectado con la expedición de Juan Boscán y Pedro de Covides a la Mina de Oro. Desafortunadamente, la empresa no tuvo un final feliz, pero la confianza de los Reyes Católicos se mantuvo intacta en la siguiente década, coronada con el nombramiento de corregidor de la villa de Puerto Real en febrero de 1486[63]. Con todo, este ascenso meteórico que situó a Bonaguisi en las esferas más altas de las sociedades portuarias andaluzas constituyó una absoluta excepción.

La falta de interés en general de los florentinos por integrarse en los puertos andaluces la revela la escasez de "*cives et mercatores*" de la "*natio*" arraigados de forma permanente en Andalucía con anterioridad a 1475, no digamos naturalizándose o avecindándose, aun teniendo éxito económico y social. Con posterioridad la cifra se amplía significativamente, pero en su mayoría se trata

62. Varela, C. *Colón y los florentinos*. Alianza, Madrid, 1988: 22-23.

63. *Ibidem*, pp. 24-26.

de personajes de escasa o nula relevancia social y económica. La excepción la constituyen, claro está, los grandes mercaderes de finales del siglo XV, que con frecuencia operaban entre Sevilla y Lisboa: Bartolomeo Marchionni, Giannotto Berardi, Simon Verde, Francesco de' Bardi, Piero Rondinelli o Amerigo Vespucci[64]. Sin embargo, este aumento cuantitativo y cualitativo no se tradujo en un aumento de las cartas de naturaleza concedidas por la Corona. Efectivamente, en el Registro General del Sello apenas se pueden contar Nicolao Nero (1478) y Antonio y Pietro Ridolfi (1489), todos los cuales se podían beneficiar en adelante de "*todas aquellas libertades franquesas que a los otros naturales de nuestros reynos son y deven ser guardadas*", como era habitual[65]. Otros toscanos naturalizados castellanos fueron los sieneses Gasparre Spannocchi, Pablo Landi y el hijo de micer Gabriel[66].

Naturalmente, en Sevilla hubo otros mercaderes de naciones que no llegaron a establecer relaciones institucionales con Castilla y cuyos miembros operaban exclusivamente a título individual. Sería el caso, por ejemplo, del milanés Antonio Pasaliago, que ya figura como vecino hispalense con casa propia en 1453[67]. Por el contrario, en 1491 el milanés Francisco de Escarza sólo figuraba como *estante* en un pleito en el que reclamaba a Antonio de Blanque, vecino de la ciudad, 36.000 maravedíes, pero dado que presentaba el libro de cuentas con las operaciones emprendidas conjuntamente cabe suponer que estuvo un tiempo en la ciudad[68].

Por su parte, el marinero Juan de Sicilia, natural de Catania, en mayo de 1483 entraba a soldada de Pedro de Fuentes, vecino de la colación de la Magdalena,

64. D'Arienzo, L. "Mercanti italiani fra Siviglia e Lisbona nel Quattrocento", Boscolo, A., Torres, B. (Eds.) *La presenza italiana in Andalusia nel Basso Medioevo e nel primo arco dell'Età Moderna*, Atti del II Convegno, Roma, 1984. Cappelli, Bolonia, 1986: 35-49. Varela, C. *Colón*.

65. AGS, RGS, Agosto-1478, 277, 28-VIII-1478; *ibidem*, Mayo-1489, 14, 26-V-1489. La documentación sevillana permite conocer algunos nombres más, como Miniato di Lorenzo, vecino de Sevilla en 1483; Jácome Bori, vecino de Cádiz a finales de la centuria, recogidos por Bello León, J. M. "Mercaderes extranjeros..., *op. cit*.: 68, 71.

66. AGS, RGS, Diciembre-1485, 9, 10-XII-1485; Marzo 1492, 26, 9-III-1491; Mayo-1492, 420, 29-V-1492.

67. Bello León, J. M. "Extranjeros..., *op. cit*.: 68 y 73.

68. AGS, RGS, Septiembre 1491, 296, 12-IX-1491.

por tiempo de un año a cambio de 2.000 maravedíes, comida y una habitación[69]. Con todo, la presencia de individuos procedentes de las islas y el meridión italiano es más abundante en el siglo XVI, pero está directamente relacionada con la *Carrera de Indias*, en un contexto socioeconómico diferenciado[70].

Las informaciones sobre los genoveses superan, con mucho, las de todas las naciones mercantiles anteriores juntas, y permiten realizar consideraciones sobre la comunidad, y no únicamente sobre trayectorias individuales. Efectivamente, el padrón de vecinos de Cádiz de 1467 arroja importantes informaciones sobre la integración de los ligures en la ciudad. Así, la lista inicialmente publicada por Hipólito Sancho de Sopranis a partir del padrón de vecinos de 1467 contenía 29 genoveses, de los que ocho (27%) estaban avecindados, la mitad en Cádiz (13'5%) y la mitad en El Puerto de Santa María (13'5%)[71]. Posteriormente sus datos fueron corregidos en fecha, número y nombres de habitantes por Emilio Martín, que elevó el número de familias de la ciudad a 244, de las que 21 serían genovesas cuyos cabezas tendrían la consideración de vecinos o moradores de Cádiz (8'5%)[72], cuyos datos se recogen en el Cuadro 3.

La alta concentración de miembros de la nación en el puerto gaditano hace que el número de genoveses integrados en la sociedad local mediante avecindamiento se pueda estimar en el 30-40% de la comunidad ligur. En las demás localidades de la Bahía de Cádiz también había genoveses avecindados, principalmente en El Puerto de Santa María[73], y sobre todo en Jerez de la Frontera[74]. Aunque estrictamente la capital jerezana no es un puerto de mar, desarrolló un importante comercio atlántico, particularmente en torno a la

69. Bono, J. y Ungueti-Bono, C. *Los protocolos..., op. cit.*: 120.

70. La profesora D'Arienzo localizó en su día 49 napolitanos, 26 sicilianos y 12 sardos actuando en Sevilla en relación con el Nuevo Mundo. Cf. D'Arienzo, L. "Napoletani, siciliani e sardi sulla via delle Indie all'epoca di Cristoforo Colombo", *La presenza italiana*: 289-367.

71. Publicada de nuevo por Ladero Quesada, M. Á. "Unas cuentas en Cádiz (1485-1486)", *Cuadernos de Estudios Medievales*, 2-3, 1974-1975: 97.

72. Martín Gutiérrez, E. "Nuevos datos..., *op. cit.*: *passim*.

73. Por ejemplo: Jácome Domestico (1490), Mateo Viña (1491-1499) y Nicolás de Monia (1499). AGS, RGS, Septiembre 1490, 32, 10-IX-1490; Noviembre 1491, 38, 12-XI-1491; Noviembre 1499, 32, 10-IX-1499.

74. Francisco Adorno (1477). AGS, RGS, Octubre 1477, 102, 17-X-1477.

producción vitícola, como revelan los *contratos de fletamiento* que conservan sus protocolos notariales. Los datos publicados por Emilio Martín arrojan un importante número de genoveses establecidos en la ciudad, propietarios de viñedos en el alfoz jerezano, que se recogen en el Cuadro 4.

Con todo, por más significativos que resulten estos datos, la reciente Tesis Doctoral de José Antonio Mingorance arroja cifras mucho más impresionantes. Efectivamente, entre 1392 y 1550 el citado autor ha contabilizado 462 genoveses avecindados y 333 estantes, la inmensa mayoría en la primera mitad del siglo XVI[75]. Si se recuerda que el padrón vecinal de Cádiz de 1467 recoge la presencia de casi centenar y medio de ligures, sumadas las enormes cifras jerezanas nos vemos obligados a redimensionar tanto la capitalidad indiscutida de Sevilla en Andalucía como el carácter de centros menores atribuido a los puertos atlánticos, considerados habitualmente meros satélites alrededor del astro hispalense[76]. En este sentido resulta oportuno recordar las estimaciones de un milanés anónimo, que dejó testimonio de su viaje por Europa occidental en 1517-1519. Referente a Sevilla, en 1519 afirmaba que:

> *"Fa Sibilla circa ad 15.000 vicini, idest fochi, quali a 7 anime per focho, che cossì si possono mettere, seriano anime 105.000. [...] In Sibilia sono circa case 12 de genovesi mercantti, oltra alli altri artegiani, quali sono assay; et in dicte 12 case de Genovesi habitano circa ad homini mercantti 150, che non è casa non habia molti; de Fiorentini una casa, de Senesi un altra. [...] In Cadis sono più forestieri che terreri, ma il più sono Genovesi, quali sono circa ad 500, comptato li artesi"*[77].

75. Mingorance Ruiz, J. A. *Los extranjeros en Jerez de la Frontera a finales de la Edad Media*. Tesis Doctoral, Universidad Pablo de Olavide, Sevilla, 2013: 82. La relación completa de nombres en 630-635. Las fichas prosopográficas en 636-1379. Se ha publicado una versión muy reducida de la misma en Mingorance, J. A. *La colonia extranjera en Jerez a finales de la Edad Media*. Peripecia Libros, Madrid, 2014.

76. En realidad esta consideración es válida para centros como Moguer, en la que se encontraba avecindado en 1499 Esteban Gentil, genovés que en junio de ese año contrataba en Sevilla el flete de 84 toneladas de vino y otras mercancías con destino a Irlanda. Bono, J. y Ungueti-Bono, C. *Los protocolos..., op. cit.*: 79-80.

77. Monga L. (a cura di) *Un mercante di Milano in Europa. Diario di viaggio del primo Cinquecento*. Jaca Book, Milán, 1985: 136 y 139-140.

Es decir, en Sevilla en 1519 había doce casas que albergaban centenar y medio de genoveses –la cifra contabilizada en Cádiz medio siglo antes– en su mayoría mercaderes, a los que habría que sumar los artesanos, frente a los 500 ligures que se contaban en el puerto gaditano entre comerciantes y artesanos, más del doble que en la capital hispalense.

Los datos proporcionados por el viajero milanés resultan de una exactitud sorprendente a la luz del tributo extraordinario de un millón de maravedíes al que se vieron obligados los genoveses en 1489 para contribuir al asedio de Baza, episodio fundamental de la Guerra de Granada. Efectivamente, la documentación conservada arroja una cifra de diez casas, con un titular cada una, con un elenco de hasta cuarenta mercaderes *estantes* en la ciudad realizando actividades comerciales. Tomando en consideración otros individuos no encuadrados en casa alguna, Luisa D'Arienzo, al estudiar el documento, elevó el número de genoveses presentes, incluyendo los que estaban de paso, hasta el centenar aproximadamente[78]. Pero no cabe duda de que los nombres recogidos conciernen a los genoveses más poderosos de la ciudad, como revelarían las cifras asignadas a cada una de ellos.

En este contexto demográfico, las cartas de naturaleza que se han conservado, recogidas en el Cuadro 5, sólo pueden ser una parte de lo que en realidad debió haber, sin que sea posible aventurar en qué porcentaje son representativas.

4. CONCLUSIONES

Desde una perspectiva comparada resulta indiscutible, como ya se sabía, que la nación genovesa fue capaz de desarrollar una capacidad de integración en consonancia con las características sociales, políticas y económicas del territorio muy superior a la de florentinos, venecianos, placentines, milaneses y sieneses. Sin embargo, era necesario realizar una estimación sobre cifras concretas en el seno de la comunidad. Los datos apuntan a que como media entre un 10% y un

78. D'Arienzo, L. "Le colonie genovesi di Siviglia, Cadice, Jerez e Puerto de Santa María alla vigilia del viaggio di scoperta colombiano attraverso una fonte fiscale sulla guerra di Granada (L'assedio di Baza del 1489)", Luisa D'Arienzo (Ed.) *Sardegna Mediterraneo e Atlantico tra Medioevo ed Età Moderna, Studi Storici in memoria di Alberto Boscolo*, vol. III, *Cristoforo Colombo e la sua epoca*. Bulzoni, Roma, 1993: *passim*, en especial p. 146 y tabla nº 1 del apéndice.

15% de los miembros de la nación optaron por establecerse de manera definitiva en Andalucía, elevándose a más del doble en la Bahía de Cádiz, con Cádiz y Jerez de la Frontera a la cabeza, donde los datos sobre el avecindamiento obligan a plantear una situación de igualdad, cuando no de superioridad respecto a Sevilla entre finales del siglo XV y principios del XVI, en un sentido de estricta integración demográfica a partir de procesos de avecindamiento. Los demás miembros de la comunidad permanecerían en calidad de *estantes*, esto es, transeúntes, al margen de que la estancia durara el tiempo necesario para cerrar un negocio o varios años. No en vano, la movilidad geográfica es uno de los rasgos característicos de los extranjeros localizados en la Corona de Castilla. En cualquier caso, como apuntaba previamente, sólo cabe concluir que la nación genovesa fue la única comunidad extranjera capaz de impulsar un proceso de integración en el territorio, el más efectivo entre todos, como era previsible después de haber comprobado que fue la única que aprovechó todos los mecanismos de promoción social a su disposición, frente a ejemplos aislados entre los demás italianos.

Florentinos, venecianos, placentines, sieneses y milaneses desarrollaron una menor capacidad de integración y promoción en la sociedad local por un doble motivo: el primero y más evidente es el menor volumen demográfico. Parece claro que los florentinos fueron más numerosos que los venecianos. Sin embargo, la mayor dimensión de la comunidad toscana entre las citadas no se tradujo en una mayor capacidad de integración y promoción social. Se trata de una circunstancia directamente relacionada con el segundo motivo: parece bastante claro que el éxito económico entre florentinos y venecianos localizados en Andalucía fue mucho menor que el de los genoveses como comunidad. Confirmaría esta impresión el hecho de que, cuando se detecta una superioridad económica, los mecanismos de promoción son muy parecidos a los de los genoveses. Pero se trata siempre de episodios aislados y, en consecuencia, excepcionales: sólo los genoveses se avecindaron y adquirieron propiedades urbanas y rurales como estrategia de integración en las sociedades portuarias andaluzas.

Probablemente la razón para esta diferencia haya que buscarla fuera de Andalucía. En este sentido, cabe recordar que durante los siglos bajomedievales tanto Florencia como Venecia conocieron un proceso de expansión territorial

que les llevaron a constituir auténticos Estados regionales, frente a Génova, que quedó confinada a una estrecha franja litoral. Más aún, la debilidad del Estado genovés quedó patente con las sucesivas dominaciones francesa y milanesa en el siglo XV, además de los numerosos conflictos civiles. En última instancia los genoveses tenían motivos más poderosos para integrarse en las sociedades portuarias andaluzas que florentinos y venecianos, buscando oportunidades de desarrollo económico y promoción social que la patria de origen no podía ofrecer.

APÉNDICE:

CUADRO 1. ITALIANOS EN EL REPARTIMIENTO DE SEVILLA[79]

Nombre	Propiedad	Observaciones	Fecha	Referencia
Miçer Uberto [Fieschi]	"Diol Almaçilla, que avía en ella cien vezes mill pies e por medida mill e dozientas arançadas. E diol otrosí Almonaçir, ques en el término de Aznalfarache; e avía en ella quarenta mill pies de olivar e de figueral, e por medida mill e ciento e cinco arançadas e fueron asmadas por todo a dos mill e ochocientas arançadas de sano" Casas en la colación de San Nicolás.	Familia Fieschi, sobrino de Inocencio IV, hermano de *miçer* Enrique	1253	p. 30 p. 306 Ballesteros, p. 43
Miçer Enrique [Fieschi]	"Diol Loret(e), ques en término de Aznalfarache; e avía en ella sesenta mill pies de olivar e de figueral, e por medida ochocientas e doze arançadas, e fue asmada a mill y quatroçientas arançadas"	Sobrino de Inocencio IV, hermano de *miçer* Uberto	1253	p. 30 Ballesteros, p. 43

79. González, J. *Repartimiento de Sevilla*. CSIC, Madrid, 1951, 2 vols. Los datos proceden todos del volumen 2, que contiene el texto del repartimiento, salvo que se indique lo contrario. Además, ha sido muy útil para identificar individuos de italianidad dudosa la obra de Ballesteros, A. *Sevilla en el siglo XIII*. Pérez Torres, Madrid, 1913, que también se cita como referencia. El texto ya fue empleado para elaborar un cuadro sobre la presencia genovesa en Andalucía por Pagani, G. "La presencia genovesa en Andalucía de los siglos XIII y XIV. Documentos y reflexiones historiográficas a finales del siglo XX", Malpica Cuello, A., Peinado Santaella, R.G., Fábregas García, A. (Eds.) *Historia de Andalucía. VII Coloquio*. EUG, Granada, 2010: CD-ROM, 203-207. El cuadro que presento corrige los errores detectados en el uso del repartimiento sevillano, pues incluye tanto italianos no identificados por el autor como aclara la identidad de aquellos individuos en ocasiones confundidos como diferentes.

Nombre	Propiedad	Observaciones	Fecha	Referencia
Don Ensalt	"Diol Machar Aben Romach, a que puso el rey Ensaldina, que es en término de Asnalfarach; e avía en ella tres mill pies de olivar e figueral, e por medida sesenta aranҫadas, e fue asmada a quarenta aranҫadas de sano; e diol seis yugadas para pan, anno e vez en Alaquaz"	Perteneciente a la familia Ansaldo	1253	pp. 35 y 232 Ballesteros, p. 44
*Miçer*o,	La alquería de Cambogat "a que puso nombre el rey Cafiza (...) e avía en ella diez mill pies de olivar e de figueral, e por medida de tierra dozientas aranҫadas e dióla toda a *Miçer*o, e diez yugadas de heredad en Alaquaz"	Hermano de Niculoso	1253	p. 35
Niculoso	"E dio y en esta aldea [Cambogat] a Niculoso, su hermano [de *Miçer*o] treinta aranҫadas de olivar e seis aranҫadas de vinnas, e seis yugadas de heredad en Alaquaz"	Hermano de *Miçer*o	1253	p. 35
Guillén Calvo	"cien aranҫadas e seis yugadas" en Amarlos 100 aranzadas en Marlos		1253	p. 62 p. 260
Miçer Nicolás	60 aranzadas en Pilias [Tor del Rey, Aznalfarache] y 6 yugadas en Benzohar (o Abenzohar) Casas en la colación de San Lorenzo	oficial	1253 11-IV-1268	pp. 73 y 245 p. 348
Rolando	20 aranzadas y 5 yugadas en Santillán, término de Aznalcázar	"el maestro de las galeas"	1253	p. 86
Martín o Miguel Valdovín	30 aranzadas y 5 yugadas en Lobaina [Valdovina, Aznalcázar]	Casado	1253	pp. 93, 248
Ponce Valdovín	30 aranzadas y 5 yugadas en Lobaina [Valdovina, Aznalcázar]	Padre de Martín Pérez y García Pérez, suegro de Pedro Ximénez	1253	pp. 93-94, 248

Nombre	Propiedad	Observaciones	Fecha	Referencia
Miçer Gil (¿Negro?)	20 aranzadas de olivar y cinco yugadas en Albibeyen [Eglesia, Aznalfarache]	Clérigo en la catedral de Sevilla	1253	p. 96
Miçer Vivas	20 aranzadas de olivar y cinco yugadas en Albibeyen [Eglesia, Aznalfarache]	Clérigo en la catedral de Sevilla	1253	p. 96
Seygayardo		Partidor de la calle Génova "Si Galiardo Ginovés"	1253	p. 120 Ballesteros, p. 44
Nicolás de la Torre del Oro	60 aranzadas en Huévar, término de Aznalcázar Horno en calle Escobas, colación de Santa María, barrio de los Francos Repartimiento en la torre de Benzohar	Partidor de mil aranzadas de olivo en Huévar para maestros calafates y galeotes y menestrales de las galeras (p. 157). Hermano de *miçer* Caxiço	29-XII-1253	p. 155 p. 320 Ballesteros, pp. 44, CCLXXIX
Niculás orebce	20 aranzadas en Huévar		1253	p. 156
Miçer Gandolfo	15 aranzadas de olivar en Huévar "e que lo non venda fasta los cinco annos pasados".	calafate	1253	p. 158
Guillermo Musso	Casas en Sevilla, 100 aranzadas de olivar y 5 yugadas de heredad de pan	Cómitre; "es su fiador *Miçer*o"	1253	p. 167
Niculoso Tasso	Casas en Sevilla, 100 aranzadas de olivar y 5 yugadas de heredad de pan	Cómitre. Le fía don Ensalt	1253	p. 168

Nombre	Propiedad	Observaciones	Fecha	Referencia
Gil (¿Negro?)[80]	"unas casas en la collaçión de Sant Bartolomé, con las casas pequennas del seruiçio y establo, con la güerta y el agua que tienen; y sesenta arançadas de oliuar en Triana; y veinte arançadas de vinnas en la casa de *Miçer*; y la güerta dos arançadas a la puerta de la Judería; y treinta yugadas de pan en Alocaz" "cinquenta arançadas de oliuar en Mormujos a que puso Torres, y quinze yugadas para pan anno e ues en Alaquaz"	Sobrino del arcediano de Roma	1253	p. 224 p. 232
Miçer Roberte de Renfredo	"dos alcarias que han nonbre el una Almeçiella e el otra Almonaster"	"genués"	1253	p. 232
Ugero	30 aranzadas y 6 yugadas	oficial		p. 244
Nicola(s) Calvo	"La torre de Abenzohar con su cortijo, e con VI yugadas de heredat, por lo que abíe auer en Alaquás"	Embajador de Génova	12-V-1251	p. 266 p. 301
Don Per de la Cisa	Fernando III le da una tienda con don Alemán Andeguer en la plaza de Santa María "et tiénese con la puerta que dizen en tiempo de moros Dalcar, que ua contra barrio de Francos" Asimismo "aquella algorfa que está cerca la tienda que uos yo dí, sobre la puerta de la cal que ua de la plaça de Santa María a barrio de Francos contra las casas de Remón Bonifaz" Alfonso X le da una tienda con su sobrado ante Santa María, entre la tienda del rey que tenía Domingo de Barbastro, las de don Per y la calle.		25-I-1251 14-VI-1251 25-XII-1253	p. 300 p. 301 p. 319

80. Aunque nada permita afirmarlo documentalmente, no se puede descartar que se trate del mismo miçer Gil, clérigo en la catedral sevillana.

Nombre	Propiedad	Observaciones	Fecha	Referencia
Miçer Caxiço	Los molinos "que son en la azequia de la montaña de Alcalá de Guadayra fasta dentro en Guadalquivir (...) durante su vida"	Encargado de los caños que han de llevar agua a Sevilla. Hermano de Nicolás de la Torre del Oro	22-III-1254	p. 322 Balleste-ros, p. 44
Miçer Mehosa	Casas en colación de San Nicolás		12-IX-1259	p. 336
Miçer Pedro	Compra casas en la colación de Santa María por 20 mrs	Escribano	2-XII-1265	p. 344
Maestro Jacobo de las Leyes	Una huerta que fue de Enea, en la puerta de la Macarena Venta de la huerta a don Juan Rodríguez	Juez del rey	5-VIII-1267 12-II-1274	p. 347 p. 352
Micer Pedro Pisano	Casas en la colación de Santa María		8-V-1293	p. 367
Don Lombardín Gabo	Compra unas casas en la colación de Santa María, anejas a las que ya posee, a Domingo Martín Dávila por 1.100 marevedíes de 10 dineros	Casado con doña Placentina. Amo del infante don Felipe. *Miçer* Gabo de Lombardía. Padre de Brígida García y Alfonso García	29-XII-1299	p. 368 Balleste-ros, p. 54 Notarios s. XIV, doc. 37
Doña Berencasa	Vecina en la colación de Santa María, "viña en el Toconal, junto a la senda y pared del arroyo Tagarete"	Viuda de *miçer* Nicolás Frexeter[81], madre de Perod, doña Simona y doña Alda	7-IV-1309	p. 371 Notarios s. XIV, doc. 38

81. Ostos P., Pardo, M.ª L. *Documentos y notarios…*, op. cit.: 125.

CUADRO 2. ITALIANOS EN EL LIBRO DE CUANTÍAS DE LOS VECINOS Y MORADORES DE LOS BARRIOS Y *COLLAÇIONES* DE SEVILLA (1384)[82]

Nombre	Domicilio	Observaciones	Referencia
La mujer de *Miçer* Jacomo de Bergayn	Barrio de Genua	Caballero. Debe prestar 2.500 mrs	p. 55
Miçer Francisco, yerno de don Bienvenido	Barrio de Genua	Caballero. Debe prestar 300 mrs	p. 55
Agostin Donato	Barrio de Genua	Caballero. Debe prestar 300 mrs.	p. 55
Miçer Guillelmo	Barrio de Genua	"Orebze", 200 mrs "en los pecheros de los galeotes"	p. 56
Miçer Grauiel	Barrio de Genua	Orebze, 200 mrs "en los pecheros de los galeotes"	p. 56
Miçer Nicoloso	Barrio de Genua	alfayate, 100 mrs "en los pecheros de los galeotes"	p. 56
Miçer Grauiel de Portoffy	Barrio de Genua	400 mrs "en los pecheros de los galeotes"	p. 56
Miçer Ximón	Barrio de Genua	200 mrs "en los pecheros de los galeotes"	p. 56
Miçer Jaco	Barrio de los Francos	Corredor, 100 mrs	p. 61

82. Esta fuente también fue empleada por Gianluca Pagani en el trabajo citado en la nota 4, que presenta asimismo algunos errores, como la duplicación del genoveses Alfonso Bocanegra o la confusión en un solo individuo "micer Imperiale" de Francisco Imperiale y Pedro Imperiale, además de muchos individuos que, inexplicablemente, no ha incluido como italianos. Siguiendo el criterio aplicado en el estudio de los repartimientos andaluces del siglo XIII, y como han confirmado los protocolos notariales sevillanos de los siglos XIII y XIV, se ha considerado italiano a todo aquel precedido por el tratamiento de "*miçer*", además de aquéllos con nombre o apellido inconfundiblemente itálico. Coincidiendo con el criterio del profesor Collantes, no se han incluido ni micer Iohan Picardo ni micer Loquin, posibles franceses. Cf. Collantes de Terán Sánchez, A. "Introducción histórica", Álvarez, M. Ariza, M. y Mendoza, J. *Un padrón..., op. cit.*: 14. Tampoco se han incluido a micer Julián y al boticario micer Antonio por no contar con más indicios sobre su procedencia (*ibidem*, 57).

Nombre	Domicilio	Observaciones	Referencia
Miçer Grauiel	Barrio de los Francos	jurado, debe prestar 2.000 mrs	p. 63
Miçer Quirigo	Barrio de los Francos	Corredor, debe prestar 300 mrs	p. 63
Miçer Nicoloso Bonel	Barrio de la Mar	Caballero, debe prestar 200 mrs	p. 64
Miçer Alfonso Bocanegra	Barrio de la Mar	Caballero, debe prestar 20.000 mrs	p. 64
Miçer Françisco Enperial (Imperiale)	Barrio de la Mar	Caballero, debe prestar 100 mrs	p. 64
Miçer Nicoloso Bocanegra	Barrio de la Mar	caballero, debe prestar 2.000 mrs	p. 64
Miçer Pedro Enperial	Barrio de la Mar	500 mrs	p. 70
Miçer Luis Bocanegra	Colación de Santa Marina	caballero veinticuatro, cantidad en blanco	p. 104
Miçer Catanno	San Juan	500 mrs	p. 113
Nicolás Donato	La Magdalena	50 mrs	p. 146

CUADRO 3. GENOVESES EN CÁDIZ A PARTIR DEL PADRÓN DE VECINOS DE 1467 Y LA RELACIÓN PARA EL ABASTECIMIENTO DE PAN DE 1468

Nombre	**Personas a su cargo**	**Observaciones**	**1467**	**1468**
Polo Bonifacio	5	Genovés vecino de Cádiz 1465-1485 Vecino de Jerez 1489.	Sí	
Jácome Cataño	17	Genovés vecino aún en 1480. Vive dentro del recinto de la ciudad.	Sí	
Juan Doria	4	Genovés vecino de Cádiz en 1467, vive en los arrabales de Santiago o Santa María.	Sí	
Marin de Crenele (Marino Crivelli)	13	Veneciano vecino de Cádiz en 1467, vive en los arrabales. Cónsul véneto, en 1459 se avecinda en Jerez de la Frontera. En 1461 figura como cónsul florentino.	Sí	Sí
Juan de Escanio	10	Genovés vecino de Cádiz en 1467-1481, vive dentro del recinto de la ciudad. Alcalde mayor de Cádiz en 1468	Sí	Sí
Bernardo de Espínola	13	Genovés "fasedor", vecino de Cádiz en 1467 y ¿1478? Vive en el recinto de la ciudad.	Sí	
El maestre Esturla	6	Genovés vecino de Cádiz en 1467, vive en los arrabales.	Sí	
La mujer de Maciore	1	Genovaesa vecina de Cádiz en 1467, vive en los arrabales.	Sí	
Luis Machorro	4	Genovesa vecino de Cádiz en 1467-1486, vive en los arrabales.	Sí	
Miguel Martínez Machorro	12	Genovesa mercader vecino de Cádiz en 1467-1468.	Sí	Sí
Leona González, *la Machorra*	4	Pariente de genoveses, vecina de Cádiz en 1467, vive en los arrabales.	Sí	

Nombre	Personas a su cargo	Observaciones	1467	1468
Domenico de la Maneroba	1	Genovés vecino de Cádiz en 1467, vive en los arrabales.	Sí	
Franco de Mar	8	Genovés vecino de Cádiz en 1467, vive en el recinto de la ciudad.	Sí	
Marin Mar de Uselo	6	Genovés vecino de Cádiz en 1467, vive en el recinto de la ciudad	Sí	
Jerónimo Marrufo	15	Genovés vecino de Cádiz en 1467, vive en el recinto de la ciudad. Regidor en 1467, mayordomo de las almadrabas de la Torre de Hércules en 1485. Padre de Clara Marrufo, mujer del caballero jerezano Martín Dávila Sigüenza, primer titular del mayorazgo de Villamarta	Sí	
Oberta (¿Osberto Italiano?)		vecino de Cádiz en 1468		
Pedro Picardi	2	Genovés vecino de Cádiz en 1467, vive en los arrabales.	Sí	
Diego Martínez Polo	4	Descendiente de genovés, vecino de la ciudad en 1467, vive en los arrabales de Santiago.	Sí	
Damián Servo	7	Genovés vecino de Cádiz en 1467, vive en los arrabales de la ciudad. *Criado del alcalde* en 1485	Sí	
Gonzalo de Sestón	5	Genovés vecino de Cádiz en 1467-1468, vivía en el recinto de la ciudad.	Sí	Sí
Juan de Sestón	6	Vecino de Cádiz en 1467-1486	Sí	Sí
Juana González de Uselo	1	Pariente de genoveses, vecina de Cádiz en 1467, vive en los arrabales.	Sí	
Total: 22	**144**			

CUADRO 4. RELACIÓN DE GENOVESES CON VIÑEDOS EN JEREZ DE LA FRONTERA (SIGLOS XV-XVI)[83]

Nombre	Fecha	Ciudad	Aranzadas	Pago
Polo de Bonifacio	1489	Jerez de la Frontera	1	San Julián
Pedro Andino	1508	Jerez de la Frontera	2'5	Santiago
Jácome Adorno	1510	Jerez de la Frontera		Macharnudo
Domenigo de Mase o Mafe	1516 1521	Jerez de la Frontera	7 9	Norias y Torresilla San Cristóbal
Jácome Capa	1517	Jerez de la Frontera	4	-
Luis Doria	1517	Cádiz	11	Tosina
Juan Cigala	1518-1521	Jerez de la Frontera	27	Moriel
Quilico Catronelo	1519 1521	Sevilla	1 3	Barbaina
Esteban Adorno	1519-1521	Jerez de la Frontera	19'5	Barbaina y Tosina
Juan Agostin de Espínola	1520	Jerez de la Frontera	10	Ruiz Díaz
Batista Bane	1521	Jerez de la Frontera	1	Aceña del Rey
Juan Rodríguez	1521	Jerez de la Frontera	2'5	Macharnudo
Sebastián de Acorço	1522	Jerez de la Frontera	1 pedazo	Cañada de la Huerta
Mateo Sánchez	1522	Jerez de la Frontera	1'5	Rincones
Ambrosio de Zarzaza	1522	Jerez de la Frontera	1 y 7 cuartas	Barbaina

83. Martín Gutiérrez, E. "La participación de Jerez de la Frontera en los circuitos comerciales atlánticos a finales de la Edad Media: los *contratos de fletamiento*", González Jiménez, M. Y Montes Romero-Camacho, I. (eds.), *La Península Ibérica..., op. cit.*: p. 140. Respecto al cuadro original, interpreto que son la misma persona Domenigo de Mase y Domenico Mafe, y Quilico Catronelo y Quirigo Catrenelo, presentados como individuos diferentes por el autor.

CUADRO 5. CARTAS DE NATURALEZA A GENOVESES ESTABLECIDOS EN SEVILLA[84]

Nombre	Fecha	Referencia: AGS, RGS
Agustín de Espíndola	20-II-1477	Febrero 1477, 87
Marco del Castillo	30-III-1477	Marzo 1477, 402
Clérigo (¿Flérigo?) del Castillo	30-III-1477	Marzo 1477, 402
Andrea de Odón	6-V-1490	Mayo 1490, 6
Francisco de Riberol	18-XI-1492	Noviembre 1492, 22
Juanoto de Riberol	18-XI-1492	Noviembre 1492, 22
Cosme de Riberol	18-XI-1492	Noviembre 1492, 22

84. Sólo se han incluido aquellos individuos que con seguridad habitaban en Sevilla.

Los "no vecinos" en las ciudades de la Andalucía Atlántica a finales de la Edad Media

Juan Manuel Bello León
Universidad de La Laguna

1. INTRODUCCIÓN[1]

Por motivos muy variados la península Ibérica ha sido lugar de paso para muchos colectivos a lo largo de la Historia, incluida, por supuesto, la Edad Media. Ya fuera por razones militares, por su situación geográfica a medio camino entre la Europa atlántica y la mediterránea, por peregrinar a alguno de los grandes centros de culto cristiano o por intentar descubrir de primera mano las maravillas y tesoros que la tradición popular atribuía a las ciudades andalusíes, el caso es que durante siglos los reinos que se fueron gestando en lo que hoy llamamos España y Portugal conocieron un intenso trasiego de personas y bienes.

A todo ello hay que añadirle un hecho también constatado por los historiadores aunque quizás sea poco conocido por el público en general. En este caso me refiero a que en la Europa Medieval se dio una considerable movilidad de personas y bienes, de tal forma que fue más habitual de lo que se cree el traslado

1. Este trabajo forma parte del proyecto de investigación financiado por el Ministerio de Educación y que lleva por título *"Solidaridad y/o exclusión en las fronteras marítimas. Castilla en la baja Edad Media"* (referencia HAR2013-48433-c2-2-p)

de un lugar a otro en busca de trabajo, de seguridad ante las innumerables guerras o epidemias, de ampliar las posibilidades de encontrar pareja para el matrimonio o, simplemente, por la necesidad de buscarse la vida en otro localidad. En definitiva, sin dejar de constatar que a lo largo de la Edad Media se fue consolidando el asentamiento definitivo de los europeos en distintas ciudades y villas hasta conformar los grandes núcleos urbanos de finales del Medievo, no es menos cierto que en ese mismo periodo campesinos, artesanos o mercaderes se movieron por todo el continente llevando consigo costumbres, idiomas y conocimientos que influyeron en su desarrollo económico y social.

Este trabajo pretende acercarse un hecho conocido como es el de la presencia de una numerosa población transeúnte en toda la Andalucía atlántica en los siglos finales de la Edad Media. No vamos a insistir en la trascendencia que tuvo para el desarrollo demográfico de la región el constante y cotidiano fluir de gentes procedentes de de todos los rincones de Europa, ni a hacer hincapié en las causas económicas, religiosas o geoestratégicas que se dieron en la zona para explicar la atracción que ejerció sobre muchos forasteros. Todas esas circunstancias son bien conocidas y, afortunadamente, disponemos hoy de una abrumadora bibliografía que permite conocer bien el crecimiento económico y demográfico de la región. Pero lo cierto es que entre los siglos XIII y XV localidades como Sevilla, Jerez, Sanlúcar, Cádiz, etc. conocieron la presencia de transportistas, pescadores, oficiales reales, soldados, alarifes, embajadores, viajeros, vagabundos e incluso los reyes con la numerosa corte de nobles y servidores que los acompañaban. A todos ellos les separan distintos grados de riqueza y preeminencia social pero todo ellos también tienen una cosa en común: legalmente no eran vecinos de ninguna de las localidades por las que transitaban y, por tanto, en principio, carecían de los derechos y obligaciones que afectaban a todos aquellos que se consideraban vecinos.

2. EL CONCEPTO DE VECINO

Definir quiénes eran vecinos y quiénes transeúntes o estantes en la sociedad castellana medieval con las fuentes disponibles y con una legislación tan dispersa, en la que se solapan ordenamientos locales con normativas emanadas desde la Corona o los poderes señoriales, es algo difícil y sujeto a que la casuística local contradiga cualquier afirmación que se haga al respecto. Para

abordar este concepto tampoco es útil recurrir a la noción de extranjero. En la Edad Media –como en la actualidad- la extranjería no implica necesariamente la condición de transeúnte y, aunque es cierto que la mayoría de los naturales de otros reinos que en algún momento se desplazaron por tierras de Castilla (ya fueran peregrinos, mercaderes o simples viajeros) lo hicieron durante un breve periodo, no es menos cierto que fueron muchos los que decidieron avecindarse en el reino sin renunciar a perder por ello sus vínculos con el lugar de origen ni conseguir que sus contemporáneos dejaran de percibirlos como extranjeros[2]. Tampoco nos es muy útil recurrir a la definición de vecino –como se ha hecho para otros conceptos- que se encuentran en los primeros glosarios o diccionarios elaborados a finales de la Edad Media[3]. Derivado del término latino "*vicinus*" en los fueros, cartularios y obras literarias de los siglos XI al XVI aparece con distintas grafías como *"uecino, becino, bezino, bicino, uezino, uicino, etc."* aludiendo, en muchas ocasiones tanto a aquellos que compartían una pared entremedias de su vivienda (los convecinos), a los que compartían algún vínculo de parentesco, como a los que residían en una misma calle o barrio. Sin embargo, en pocas ocasiones la glosa de este término alude a algo que –como luego veremos- es importante para lo que ha sido la definición de vecino entre los historiadores. Me refiero a que muy pocos autores hablan del vecino como aquel que logra la inmunidad y privilegios en determinadas ocasiones por residir de forma permanente en la ciudad o que por su condición tienen la obligación de contribuir en el pago de impuestos.

La dificultad de precisar el concepto de vecino ya la puso de manifiesto hace mucho tiempo María del Carmen Carlé[4] cuando en su trabajo sobre el concejo

2. La condición religiosa del individuo parece que tampoco fue un impedimento grave para conseguir el reconocimiento como vecino de una villa o ciudad e incluso el disfrute de algunos derechos y obligaciones que afectaban al conjunto de los vecinos. Esa impresión parece desprenderse del numeroso grupo de judíos que fueron aceptados como vecinos en Palencia o el Villalón en la segunda mitad del siglo XV. Al respecto véase Castaño, J. y Rey Granell, S. "Judíos y redes personales en Tierra de Campos durante la segunda mitad del siglo XV: un cuaderno de minutas de avecindamientos de Villalón", *Sefarad,* 69-2 ,2009: 361-382.

3. Para este propósito me han sido muy útiles las siguientes obras: Seco, M (ed.) *Léxico hispánico primitivo (siglos VIII al XII)*. Madrid, 2003; Nieto Jiménez, L. y Alvar Ezquerra, M. *Nuevo tesoro lexicográfico del español (s. XIV-1726*). Madrid, 2007 (especialmente vol. X) y Kasten, Lloyd A. *Tentative Dictionary of Medieval Spanish*. New York, 2001.

4. Carlé, Mª. del C. *Del concejo medieval castellano-leonés*, Buenos Aires, 1968 (véase especialmente las páginas 81 a 90)

medieval castellano-leonés llamó la atención sobre cómo en los fueros que se concedieron a distintas villas y lugares a lo largo de los siglos XI al XIII aparecen términos como *"infanzones, atemplantes, villanos, baladíes, moradores, albarranes, herederos"* además de moros, judíos y cristianos para definir a vecinos y no vecinos de una localidad. Tras una serie de consideraciones, la autora estimaba que se tenían que dar tres elementos imprescindibles para que una persona se considerase vecino: "*la propiedad, la residencia y la pecha"*, aunque también advertía que podía faltar alguno de los tres o que uno predominase sobre el otro. Sobre la base de aquella definición los historiadores han debatido sobre en qué momento se adquiere la condición de vecino, qué requisitos debe reunir alguien para que se le considere como tal, cuáles son sus derechos y deberes o cómo se pierde la condición de vecino.

Buenos ejemplos de esos debates podemos verlos en los trabajos de Trinidad Gacto Fernández o José Mª. Monsalvo[5]. Ambos, en sus análisis de la estructura jurídico-social de Alba de Tormes, Salamanca, Ledesma o Zamora, destacan que los fueros –otorgados a estas localidades en la segunda mitad del siglo XII y modificados a lo largo del XIII- reflejan una división de la sociedad en clases, con diferencias basadas en la profesión, residencia o riqueza. Siguiendo la clasificación que Gacto Fernández elaboró, el citado Monsalvo distingue para Alba de Tormes tres grupos de habitantes: los que denomina vecinos "*posteros, los no posteros y los valadíes"*. El primero sería *"el vecino por antonomasia, es decir el pechero (poster = pechar)"*, el no postero se identificaría con el morador, es decir con aquel individuo que pudiera estar de paso o que pudiera gozar de algún tipo de exención o privilegio, lo que no le impedía disfrutar de beneficios iguales o semejantes a los considerados como vecinos pecheros. El último de los casos –"*el hombre valadí"*- hace referencia a aquella persona que no posee propiedades en la localidad y que, por tanto, vive en albergues o casas de alquiler[6]. Pero el autor, también advierte de que el fuero de Alba pone el acento para considerar a sus habitantes como vecinos en la antigüedad de su residencia en la villa, en la posesión de bienes raíces y en el pago de

5. Gacto Fernández, Mª. T. *Estructura de la población de la Extremadura leonesa en los siglos XII y XIII*. Salamanca, 1977 y Monsalvo Antón, J. Mª. *El sistema político concejil. El ejemplo del señorío medieval de Alba de Tormes y su concejo de villa y tierra*. Salamanca, 1988.

6. En el español actual el arabismo baladí tiene la acepción de persona propia de la tierra o país.

contribuciones. De nuevo la propiedad, la residencia y la pecha que ya había destacado la profesora Carlé.

Por su parte, Monique Bourin y Robert Duran[7] insistieron en que al vecino se le puede definir como aquel que posee una propiedad en una determinada localidad, de tal forma que aquellos que viven en una casa del pueblo o aldea cuentan con el reconocimiento, protección y solidaridad del resto de habitantes, así como de un marco fiscal y reglas judiciales distintas a los de otros lugareños. Por contraposición, el forastero era el desconocido, el que carecía de la solidaridad o protección de los demás, el que se encontraba de paso o el que suscitaba aprensión porque no se integraba en el resto de la comunidad. El problema surge cuando se trata de aplicar ese concepto al procedente de un pueblo cercano; en esos casos, aunque fuera un transeúnte, no se puede esgrimir el hecho de que fuera un desconocido ya que la proximidad hacía de él un campesino, artesano o comerciante de "*solar conocido*". Tal persona, aunque no gozara estrictamente de los derechos que poseían los auténticamente vecinos, si era posible que disfrutara de algunas libertades en el uso de pastos comunales o en el tránsito de bienes y mercancías. Como luego veremos, esta precisión es importante ya que fue habitual que los concejos que se crearon en los grandes procesos repobladores castellanos del siglo XIII se dotaran un de un amplio territorio o alfoz en los que se ubicaron aldeas y pueblos cuyos habitantes disfrutaron de los mismos derechos y deberes que los que tenían aquellos que vivían en el núcleo principal.

Para finales de la Edad Media y primeros siglos de la Moderna, la historiografía parece estar de acuerdo en identificar al vecino con aquella persona que se hallaba integrada en una comunidad local y vivía de "forma civilizada" en ella. En palabras de Tarmar Herzog, vecino era "*alguien que había decidido vivir en comunidad y que estaba dispuesto a comprometerse con ella de forma duradera, beneficiándose de sus privilegios y cargando con sus obligaciones*"[8]. Por tanto, la vecindad comportaba una lealtad (demostrada generalmente en momentos de amenaza militar) y un deseo de excluir de privilegios y beneficios

7. Bourin, M. y Durand, R. "Forasteros y vecinos", Litle, L. K. y Rosenwein, Barbara H. (eds.), *La Edad Media a debate*. Madrid, 2003: 289- 303

8. Herzog, T. *Vecinos y extranjeros. Hacerse español en la Edad Moderna*. Alianza editorial, Madrid, 2006.

a todos aquellos que no acreditasen tal compromiso. No obstante, la propia autora estima que una distinción entre vecinos y no vecinos como la propuesta no evita que nos podamos encontrar con una casuística muy variada y que la libertad de inmigración (sobre todo después de los Reyes Católicos), el lugar de nacimiento y las franquicias fiscales pudieran hacer cambiar el grado de adhesión a la comunidad. En definitiva, ella misma considera que la condición de vecino se conseguía en un proceso dinámico en el que entraban en juego la aceptación que los demás tuvieran hacia el recién llegado y la intención que éste tuviera de arraigarse y comprometerse con los derechos y obligaciones de la localidad.

Cuando todas estas consideraciones se trasladan al caso andaluz los historiadores tienen que tener presente que la región conoció un importante proceso repoblador entre la segunda mitad del siglo XIII y últimas décadas del XV; como consecuencia de este proceso el poblamiento del valle del Guadalquivir se formó a partir de una gran diversidad de comunidades que en sus orígenes tenían costumbres, regímenes jurídicos y niveles económicos muy variados. Todos ellos se fueron estableciendo en ciudades y aldeas incorporadas durante el gran avance reconquistador, pasando a depender de de algunos de los concejos (de señorío o realengo) y de los fueros, ordenanzas o privilegios que desde Fernando III y hasta los Reyes Católicos fueron concedidos o confirmados a los repobladores.

En el enmarañado sistema jurídico que se fue creando, quizás sean las ordenanzas locales las que pueden sernos más útiles para nuestro propósito de definir quiénes eran vecinos y quienes no en las ciudades de la vertiente atlántica andaluza a finales de la Edad Media. Además, para ese intento tenemos la fortuna de contar con una amplia bibliografía sobre el origen, proceso de elaboración y entrada en vigor de este tipo de ordenamientos municipales, aunque sin duda son las hispalenses o las jerezanas las que presentan el catálogo más variado de normas que regulan la actividad económica y el gobierno de sus respectivos concejos[9].

9. La bibliografía dedicada a las ordenanzas hispalenses es muy amplia aunque son imprescindibles los trabajos de Ladero Quesada, M. A. "Poder y economía en Sevilla. Las ordenanzas de la ciudad y su tierra. Siglos XIII-XVI", *Historia y Humanismo. Estudios en honor del profesor Dr. D. Valentín Vázquez de Prada*, vol. II. Pamplona, 2000:

Sevilla dedicó un amplio y farragoso capítulo en sus Ordenanzas a lo que denominaron como las *cosas "tocantes a los vecinos de Seuilla"*. Tras un preámbulo en el que los miembros del concejo cantan las alabanzas de la que consideraban como ciudad más noble y honrada no sólo de España sino también del mundo, se comienzan a desgranar una serie de disposiciones que pretendían regular quiénes eran vecinos y cuáles sus privilegios y obligaciones. La ordenanza empieza haciéndose eco de un proceso que ya se había manifestado en otras localidades del reino; me refiero a la progresiva desigualdad o diferenciación jurídica que se establece entre los vecinos de muros adentro, con casa poblada, frente a los habitantes de las villas o aldeas de su alfoz. A los primeros se les considera exentos del pago de todo aquello que entraran o sacaran por tierra de la ciudad siempre que fuera para su propio uso, mientras que equipara a vecinos y no vecinos si lo hacían por mar ya que en ese caso pagarían "*la veintena de entrada* y de *salida la quarentena"*. Otro elemento de desigualdad lo constituye el tratamiento que se daba al vecino cuando éste se veía envuelto en un pleito civil o criminal. En primera instancia, esos casos se encomendaban siempre a los alcaldes ordinarios de la ciudad, prohibiéndose a los alcaldes mayores (designados por el rey) o a sus lugartenientes su intromisión en esos litigios. Sólo en el caso de que las sentencias fueran apeladas se pasaban a la jurisdicción del alcalde mayor, cuyo fallo era, habitualmente, inapelable[10]. En tercer lugar, el que es considerado vecino tendrá autorización para cortar en cualquier parte de la tierra de Sevilla la madera necesaria para la construcción de sus viviendas o la elaboración de aperos de labranza. En cuarto lugar, la ordenanza también reconoce otro hecho que se ha ido gestando a lo largo de los siglos XIV y XV como era la preeminencia social que se otorgaba a aquellos vecinos –de nuevo de muros adentro- que mantenían caballo y armas (los llamados caballeros villanos). Como en otras localidades del reino a estos vecinos, a sus mujeres e hijos (en el caso de los varones hasta cumplir los 16

149-169, el de González Arce, D. *Documentos medievales de Sevilla en el Archivo Municipal de Murcia: fueros, privilegios, ordenanzas, cartas y aranceles (siglos XIII-XV)*. Sevilla, 2003 y el de Kischberg, D. y Fernández Gómez, M. *El concejo de Sevilla en la Edad Media (1248-1454): organización institucional y fuentes documentales*. Sevilla, 2002. Las ordenanzas de Jerez han sido editadas por Carmona Ruiz, Mª. A. y Martín Gutiérrez, E. *Recopilación de las Ordenanzas del concejo de Xerez de la Frontera. Siglos XV y XVI*. Cádiz, 2010

10. Sobre las funciones, nombramientos, salarios, competencias, etc. de estos oficiales concejiles véase Navarro Sainz, J. M. *El concejo de Sevilla en el reinado de Isabel I (1474-1504)*. Sevilla, 2007.

años) se les eximen del pago de moneda y se prohíbe que sean apresados por deudas, salvo que esas obligaciones se hayan contraído por el impago de alguna renta perteneciente a la Corona.

Las ordenanzas de Jerez son más claras, tajantes y simples en cuanto a la consideración de quién era vecino o no de la localidad. En la segunda mitad del siglo XV su concejo se limitó a establecer que:

> *"todas las personas que fueren vecinos desta ciudad o en ella vinieren a ser vecindad, tengan en ella su mujer e hijos e casa poblada continuamente. Y estos, que tuvieren en ellas su mujer e hijo y casa poblada en esta ciudad con su domiçilio, sean abidos por vezino y gozen de los prebilegios y bienes della. Y los que casa poblada con su muger e hijos no tuvieren en esta ciudad que no sean abidos por vecinos"*[11].

Como en todas las localidades, una vez que te consideraban vecino tenías derecho a disfrutar de un conjunto de derechos y obligaciones entre los cuales, las ordenanzas, dan mucha importancia a aquellos que tienen que ver con el uso de dehesas y otros bienes comunales. Y así prohíben expresamente que albarranes[12] y extranjeros puedan aprovecharse de los pastos, de las carboneras, de las salinas o de la madera que se pudiera conseguir en el amplísimo alfoz jerezano, amenazándolos con importantes penas pecuniarias o con la confiscación de sus bienes[13].

Una vez establecidas algunas de las circunstancias que rodeaban la condición de vecino, ambos ordenamientos –el de Sevilla y el de Jerez- insisten en un problema que, sin duda, se generalizó en las últimas décadas del siglo XV cuando las necesidades financieras de la Corona y los concejos se hicieron acuciantes debido a las numerosas empresas militares (guerra de Granada, campañas en Italia, guerra contra Francia, etc.) que se desarrollaron en aquellos años. Ya he insistido en que el pago de numerosas contribuciones era una de

11. Carmona Ruiz, Mª. A. y Martín Gutiérrez, E. *Recopilación de las Ordenanzas…*Ob. Cit. 387-388.

12. El D.R.A.E. define al *"albarrán"* como mozo soltero, dedicado a tareas agrícolas y sin domicilio o vecindad en ningún pueblo.

13. Carmona Ruiz, Mª. A. y Martín Gutiérrez, E. *Ob. Cit,* 216-219.

las condiciones exigidas a los vecinos, de ahí que las ordenanzas denunciaran que muchos habitantes abandonaban la ciudad para perder su condición de vecino en los momentos en los que los oficiales reales requerían algún tipo de contribución o se trasladaban desde las aldeas al interior del recinto amurallado confiando en que los jurados de la ciudad no tuvieran la posibilidad de cuantificar sus bienes y, por tanto, demandarles el pago de contribuciones o, simplemente, aprovecharse de los privilegios fiscales que pudieran beneficiar a los vecinos.

Pero antes de pasar a otros epígrafes de este trabajo, también me gustaría detenerme un momento en otro debate que siempre ha estado presente cuando los historiadores han intentado puntualizar qué se entiende por vecino. Sobre todo en aquellos trabajos de carácter demográfico en los que es imprescindible evaluar el concepto de vecino que aparece en muchos censos o recuentos de habitantes. En el caso sevillano este asunto ya fue abordado por Antonio Collantes[14], advirtiendo él mismo que los padrones, alardes y otras fuentes revelaban datos interesantes en torno al debatido problema de las dimensiones de las familias y el coeficiente de conversión de vecinos en habitantes. En otros casos, los investigadores han ofrecido diferentes coeficientes en función de las fuentes disponibles, confiando en que alguno de ellos sería el más acertado[15]. Así algunos han preferido no pronunciarse ante la falta de conocimientos sobre la estructura familiar, esgrimiendo el argumento de que con la aplicación de uno u otro coeficiente sólo se obtiene una visión artificial de la población analizada. En otros, en cambio, observaremos que el vecino suele representar a una unidad de percepción fiscal que coincide, casi siempre, con el cabeza de familia; además, también advertiremos que casi todos se inclinan por aplicar un coeficiente o conversor de 4 ó 4,5 al número de vecinos recogidos en los

14. Collantes de Terán Sánchez, A. *Sevilla en la Baja Edad Media. La ciudad y sus hombres*, Sevilla, 1977 (especialmente las páginas 146-152. Para otros lugares de la tierra de Sevilla véase lo que dice Borrero Fernández, M. *El mundo rural sevillano en el siglo XV: Aljarafe y Ribera*, Sevilla, 1983 (especialmente las páginas 130 y ss.)

15. Véanse, por ejemplo, los trabajos de Pérez Moreda, V. "La población española en tiempos de Isabel I de Castilla", en *Sociedad y Economía en tiempos de Isabel la Católica*, Valladolid, 2002: 11-38 y "Cuestiones demográficas en la transición a los tiempos modernos en España", en *El Tratado de Tordesillas y su época*, vol. I. Madrid, 1995: 227-243. También Bennasar, B. *Valladolid en el Siglo de Oro. Una ciudad de Castilla y su entorno agrario en el siglo XVI*, Valladolid, 1989 (el autor distingue para Valladolid y su región dos cifras distintas, según se trate de la ciudad o de zonas rurales (entre 4 y 4,5),

censos y padrones, indicando que los datos locales o regionales procedentes de documentos semejantes no revelan nunca un tamaño medio de familia –o vecino censal o fiscal- mayor de 4 ó 4,5. A juicio de estos autores tan sólo en los casos en los que fuera demostrable la omisión de algún sector de la población (hidalgos, clérigos, etc.) sería razonable admitir un coeficiente algo mayor que corrigiese las imperfecciones del documento

3. ¿CÓMO SE ADQUIERE LA VECINDAD?

La ya citada María del Carmen Carlé también dedicó un epígrafe de su mencionado trabajo a describir cuáles eran las condiciones que se tenían que dar para que una persona que no fuera vecino accediese a la vecindad. De entre ellas, destacó el establecimiento del repoblador en la localidad que ha sido ocupada o conquistada y la obtención por parte de éste de unos bienes que son repartidos por orden del rey o del señor de la villa. Así mismo, también señaló que se podía acceder a dicha condición contrayendo matrimonio con alguien que ya fuera vecino o conviviendo como pariente con él. En ambos casos, se le exigiría la permanencia en la localidad durante un determinado tiempo (casi siempre entre uno y cinco años) y, por supuesto, que pechase en todas las ocasiones que las autoridades concejiles lo exigiesen. Aunque también nos recuerda que muchos habitantes de villas y ciudades no pechaban por distintos motivos (pobreza, hidalguía, privilegios, etc.) y eso no impedía que se les considerase vecinos. Finalmente, la autora indicaba que todas estas consideraciones eran certificadas mediante la concesión de la carta de vecindad y la correspondiente inscripción en el registro de nuevos vecinos[16].

16. A lo largo de la segunda mitad del siglo XIII y al igual que en otras localidades del reino donde se utilizaron los repartimientos de bienes raíces tras la conquista cristiana, en la Andalucía occidental la Corona exigió a todos aquellos que quisieran adquirir la condición de vecino una serie de requisitos para poder disfrutar de pleno derecho de su vecindad. En el caso de Sevilla los documentos especifican que el repoblador debe residir durante varios años con su familia en la localidad, sin poder enajenar los bienes recibidos durante cinco años. Así mismo, estaría obligado a presentar los servicios militares que el rey le exigiese y a contribuir en el pago de los impuestos que el concejo determinase. Si cumplía con estas obligaciones podía disfrutar de los privilegios que sucesivos monarcas fueron concediendo a la ciudad. Véase González, J. *Repartimiento de Sevilla*. Madrid, 1951 (2 vols.) Véase tomo I: 285-287 y González Jiménez, M. Borrero Fernández, M. y Montes Romero-Camacho, I. *Sevilla en tiempos de Alfonso X el Sabio*. Sevilla, 1987 (especialmente las páginas 106-111)

Empecemos por esto último, es decir, por la concesión de la carta de vecindad y su posterior registro en un libro específico que recogiese tales licencias. Hasta donde yo conozco no existía, para el periodo que aquí nos ocupa, en ninguna localidad de la Andalucía Occidental un registro especial dedicado exclusivamente a inscribir a los nuevos vecinos, como sí ocurría en localidades de Murcia o Valencia[17]. Sólo es probable, aunque no hay constancia de ello, que en Huelva y algunas villas del condado de Niebla se confeccionase este tipo de registros ya que las ordenanzas que en 1504 entregó el duque de Medina Sidonia a las villas de su señorío exigía a cada uno de los concejos que llevaran en un libro aparte "*todos los que así tomaren vecindades e las fianzas que dan, poniendo todos estos vecinos juntos porque se sepan los que cumplen*"[18]. En cambio, en Sevilla, Jerez o Sanlúcar, al igual que en Cuenca, Toledo o Valladolid[19], si que existe un pequeño número de avecindamientos incluidos en sus correspondientes actas municipales o en la documentación fiscal, aunque la serie de nuevas vecindades es poco representativa de lo que fueron los desplazamientos entre distintas localidades[20].

17. El caso de Murcia ha sido estudiado por Menjot, D. *Murcia. Ciudad fronteriza en la Castilla bajomedieval*. Murcia, 2008 (especialmente las páginas 38-51). El de Valencia, mucho más rico en información ya que cuenta con este tipo de documentos desde 1349, ha sido analizado en varias ocasiones por autores como Piles Ros, L. *La población de Valencia a través de los Llibres de Avehinament, 1400-1449*. Ayuntamiento de Valencia, Valencia, 1978, por Salvador Esteban, E. "Avecindados en Valencia (1479-1611). Estado de la cuestión", *Saitabi*, 53, 2003: 57-72, o Navarro Espinach, G., Igual Luis, D. y Aparici Martín, J. "Los inmigrantes y su forma de inserción social en el sistema urbano del reino de Valencia (siglos XIV-XVI)", *Revista d'historia medieval*, 10, 1999: 161-198.

18. Galán Parra, I. "Las ordenanzas de 1504 para Huelva y el condado de Niebla", *Huelva en su Historia*, 3, 1990: 107-194. Véanse ordenanzas nº 52, 54 y 55.

19. El caso de Toledo ha sido analizado en varias ocasiones como puede verse en los trabajos de Izquierdo Benito, R. *Un espacio desordenado: Toledo a fines de la Edad Media*, Toledo, 1996 (especialmente en las páginas 39-47) o en el de Morollón Hernández, P. "La vecindad en la ciudad de Toledo hacia 1400", *Espacio, Tiempo y Forma. Serie III, Historia Medieval*, 17, 2004: 431-441. Para Cuenca véase Sánchez Benito, J. "Aproximación a los movimientos de población a través de los avecindamientos: la ciudad y tierra de Cuenca en el siglo XV", *Castilla y el Mundo feudal. Homenaje al profesor Julio Valdeón*. Tomo I, Valladolid, 2009: 585-597; para el caso de Valladolid véase Igual Luis, D. "Valladolid y sus círculos económicos de relación (1475-1520)", *Edad Media: revista de historia*, 15, 2014: 97-114.

20. En Sevilla se pueden localizar algunas de estas cartas de vecindad en la sección Papeles de Mayordomazgo de su Archivo Municipal. Uno de los mejores ejemplos puede verse en los registros del año 1411 (también hay otro buen ejemplo en el del año 1475) ya que entre enero y noviembre de ese año se concedieron más de 40 cartas de vecindad. El resto de años fluctúa el número de concesiones (tres o cuatro anuales) por lo que es difícil explicar qué lleva a los mayordomos a registrar un año tantas y otros prácticamente ninguna. Véase Collantes de Terán, F. *Inventario de los Papeles del Mayordomazgo del siglo XV. Tomo I, 1401-1416*. Sevilla, 1972 (especialmente las páginas 390-394)

En la Andalucía atlántica quizás sea la documentación jerezana la que presenta mayores posibilidades cuando se intenta analizar cuáles fueron los pasos que tenían que dar aquellos que deseaban avecindarse en un lugar determinado. Y esto es así porque Jerez de la Frontera cuenta, insertas entre sus actas capitulares, con varios centenares de cartas que registran la petición de vecindad dirigidas a al concejo[21].

Como en otras las localidades castellanas el procedimiento comenzaba con la solicitud de la carta de vecindad por el propio interesado una vez que consideraba que había cumplido los requisitos establecidos en las ordenanzas. Generalmente las exigencias del concejo eran que el solicitante demostrase que era propietario de bienes inmuebles en la ciudad, que residieran en ella de forma permanente y desde hacía tiempo o que hubiese contraído matrimonio con algún hijo o hija de vecinos. Hecha la presentación de la solicitud ante el concejo, éste procedía al nombramiento de algún jurado o diputado para que comprobase, mediante el interrogatorio a testigos o la presentación de documentos, la exactitud de lo alegado por el solicitante. Terminada la probanza, el concejo accedía a la concesión de la carta de vecindad, comprometiéndose el beneficiario a presentar a sus fiadores, a residir de forma permanente en la ciudad y cumplir con las obligaciones fiscales que le impusiera el concejo. A partir de entonces se suponía que el nuevo vecino podía disfrutar de los mismos derechos y obligaciones que el resto, aunque las ordenanzas de Huelva y el condado de Niebla[22] nos vuelve a recordar que algunos de los derechos vecinales más importantes –como el aprovechamiento de dehesas y pastos comunales o la compraventa de los inmuebles- podían ser limitados temporalmente (casi siempre 10 años) hasta que el concejo considerase que se había afianzado la voluntad de permanecer en la localidad.

Los avecindamientos en Jerez también demuestran otra circunstancia sobre la que ya advertíamos en la introducción a este trabajo. Me refiero al hecho de que la condición de extranjero no fue un obstáculo para obtener la carta de

21. El estudio de una parte de estas cartas de vecindad (las comprendidas entre 1437 y 1485) ya fue realizado por González Gómez, A. "La población de Jerez de la Frontera en el siglo XV", *Actas del I Coloquio de Historia de Andalucía. Andalucía Medieval*, Córdoba, 1982: 35-47.

22. Galán Parra, I "Las ordenanzas…Ob. Cit. Ordenanzas nº 54 y 55.

vecindad. Los casos conocidos –estudiados por Mingorance Ruiz- prueban que se podía ser vecino de Jerez sin que previamente se le hubiese concedido la carta de naturaleza en el reino de Castilla[23]. Los casos del catalán Juan de Sant Tajel, de los genoveses Doménigo de Amar, Andrea de la Costa o Simón Cale o del veneciano Maryn de Crauel (que sepamos ninguno de ellos obtuvo carta de naturaleza en el reino) así lo demuestran.

En cualquier caso, con la ayuda de otro tipo de fuentes –como pueden ser los contratos de aprendizaje o de servicio doméstico- o con los datos que ha proporcionado el análisis de localidades más pequeñas como Carmona[24], autores como los ya citados Antonio Collantes o José A. Mingorance[25] han podido constatar varias cosas. Especialmente que un porcentaje muy elevado de los inmigrantes que llegaban a los grandes núcleos urbanos de la Andalucía atlántica (Sevilla, Jerez, etc.) procedían de su entorno más próximo, generalmente de localidades que estaban ligadas al núcleo principal por algún tipo de dependencia jurídica. Al respecto, el profesor Collantes nos recuerda que esos desplazamientos estuvieron condicionados por el hecho de que Sevilla disponía de un alfoz muy extenso en el que se localizaban numerosos grupos de población pero que, también, en ese mismo territorio se crearon varios enclaves señoriales que, a priori, también competían con las ciudades de realengo en la atracción de pobladores.

Tras estas consideraciones, también conviene detenerse en alguna de las circunstancias que hicieron de Sevilla y otras localidades del litoral atlántico un caso especial dentro del conjunto de los territorios de la Corona de Castilla. En este momento me refiero al hecho de que, especialmente en Sevilla, el número

23. Mingorance Ruiz, J. A. *Los extranjeros en Jerez de la Frontera a fines de la Edad Media*. (Tesis Doctoral) Sevilla, 2013. Véanse las páginas 180-182.

24. González Jiménez, M. *El concejo de Carmona a fines de la Edad Media (1464-1523)*. Sevilla, 1973 (especialmente las páginas 52-55).

25. Antonio Collantes trató este asunto en su trabajo "Las ciudades andaluzas en la transición de la Edad Media a la Moderna", *Minervae Baeticae. Boletín de la Real Academia sevillana de Buenas Letras*, 32, 2004: 31-124. Por su parte Mingorance ha basado su estudio en el análisis de los protocolos notariales jerezanos, especialmente a partir de la segunda década del siglo XVI. Véase Mingorance Ruiz, J. A "Los contratos de aprendizaje en la documentación notarial de Jerez de la frontera a fines del Medievo y comienzos de la Edad Moderna", *Revista de Historia de Jerez*, 7, 2001: 7-47.

de eclesiásticos, aristócratas, francos e hidalgo también obligan a plantearse el concepto de vecino. A diferencia de otras localidades, la urbe hispalense contaba con decenas de oficios (los cómitres y todos los oficiales relacionados con las atarazanas, los monederos, familiares de los miembros del cabildo catedralicio, etc.), con la residencia de buena parte de la alta nobleza andaluza y con un sinfín de miembros del estamento eclesiástico vinculados a alguno de los muchos monasterios, hospitales y otras instituciones religiosas. Todos ellos –varios miles a juicio de Antonio Collantes- estaban exentos, al menos en teoría, del pago de contribuciones lo que, también en teoría, les privaría de su condición de vecino ya que no pechaban en la ciudad. Sin embargo, la realidad era muy distinta. Poco a poco se fueron diluyendo las diferencias existentes entre pecheros y no pecheros para que alguien fuera reconocido como vecino, lo que unido a los cambios legislativos y a los usos y costumbres que se fueron extendiendo por el reino, hizo que la mayoría de los exentos de deberes fiscales y militares no tuvieran ningún problema para ser reconocidos como vecinos de la ciudad.

4. PESCADORES, TRANSPORTISTAS Y OTROS TRANSEÚNTES

Hechas estas observaciones sobre las peculiaridades que encerraba el concepto de vecindad a lo largo de los últimos siglos medievales, convendría que nos detuviésemos en describir a algunos de los que se han definido como *"ajenos al sistema urbano"* en alusión a aquellos grupos que no estaban bajo la protección jurídica del concejo o que no resultaban *"enteramente asimilados por el sistema*"[26] Entre ellos, y como ya dije en la introducción, se encuentran numerosos colectivos aunque quizás sean los vinculados a la pesca, al transporte marítimo y al comercio internacional los que pueden representar mejor algunas de las circunstancias que caracterizaron a los transeúntes que pasaron por la Andalucía atlántica en los siglos aquí considerados.

26. Eso son los términos que emplea, por ejemplo, Adeline Ruquoi, aunque la autora se refiere, básicamente, a los miembros de la Corte, a determinados miembros del clero y a las minorías religiosas, todos ellos con distintas consideraciones jurídicas aunque casi todo ellos también caracterizados por su continua itinerancia por el reino. Véase Ruquoi, A. *Valladolid en la Edad Media*. 2 vols. Valladolid, 1987.

4.1. PESCADORES

Comencemos por los pescadores, ya que una de las características más conocidas de la actividad pesquera en las costas del Atlántico andaluz fue la frecuencia con la que se movieron entre sus caladeros los pescadores del norte peninsular o del propio litoral de Huelva, Cádiz o Málaga[27], y lo podemos iniciar con la descripción de la presencia de los de origen vasco ya que el conocimiento que hoy tenemos de ellos en el ámbito que aquí nos ocupa es muy amplio gracias –entre otras cosas- a los trabajos de los profesores Eduardo Aznar o Manuela Ronquillo[28]. Las referencias a su presencia en la región se documentan desde que la Corona castellana controló la navegación por el Estrecho aunque su estancia en la zona se incrementó notablemente en las últimas décadas del siglo XV. Como ejemplo, basta con citar los casos de Fernando de Gamarra que en 1477 recibía licencia para armar cuatro fustas o carabelas con la que podría ir a pescar, cada vez que quisiera y sin pagar derechos, a las pesquerías de Guinea, pudiendo utilizar como punto de partida cualquiera de los puertos de la costa onubense[29], o el de Juan de Meso, vecino de Bermeo, que también en 1477 denunciaba el robo que sufrió su carabela a manos de varios vecinos de Palos cuando se encontraba en las pesquerías del norte de África[30].

Desde las villas cantábricas, especialmente desde San Vicente de la Barquera, también fue frecuente que llegaran pescadores a la Andalucía atlántica. No es ajeno al devenir histórico de la región esta circunstancia ya que tenemos muestras de la intervención de marineros de aquellas latitudes desde la propia

27. Bello León, J. M. "Pescadores andaluces y canarios a finales de la Edad Media", *La Pesca en la Edad Media*. Sociedad Española de Estudios Medievales, Madrid, 2009: 35-53, y *La pesca en Andalucía y Canarias en el tránsito de la Edad Media a la Moderna (siglos XV y XVI)*. Ediciones Idea, Santa Cruz de Tenerife, 2008.

28. Aznar Vallejo, E. "Marinos vascos en la guerra naval de Andalucía durante el siglo XV", *Itsas memoria: revista de estudios marítimos del País Vasco*, 5, 2006: 41-52 y "Andalucía y el Atlántico Norte a fines de la Edad Media", *Historia. Instituciones. Documentos*, 30, 2003: 103-120; Ronquillo Rubio, M. *Los vascos en Sevilla y su tierra durante los siglos XIII, XIV y XV. Fundamentos de su éxito y permanencia*. Diputación foral de Bizkaia, Bilbao, 2004.

29. Archivo General Simancas (en adelante A.G.S) Registro del Sello, 6-II-1477, fol. 52

30. A.G.S. Registro del Sello, 20-XI-1477, fol. 345

conquista de Sevilla[31] y, sobre todo de su establecimiento en el Puerto de Santa María o en Cádiz desde que se produjo el repartimiento de ambas localidades[32]. De todos los testimonios documentales que poseemos de la actividad de estos pescadores en caladeros tan alejados de su lugar de origen[33] quizás el que evidencia mejor sus intereses en Andalucía es el acuerdo al que llegaron los duques de Medinaceli con varios miembros de la cofradía de pescadores de San Vicente de la Barquera para que éstos pudieran faenar en las aguas próximas a sus dominios señoriales. Un documento muy parecido –en este caso relacionado con el concejo de Jerez de la Frontera- es conocido desde hace mucho tiempo[34] ; al que ahora me refiero es algo posterior y –hasta donde yo conozco- no se ha editado íntegramente[35]. En él se recoge el traslado (en 1524) de una escritura con las capitulaciones establecidas en 1513 entre don Juan de la Cerda y Juan Martínez de la Cuesta y Lope Sánchez de Quinea, en nombre de los maestres y pescadores de la citada villa cántabra. El 24 de septiembre de 1513, estando en la villa de Cogolludo, ambas partes acordaron, entre otras cosas, que los pescadores de San Vicente pudieran sacar anualmente de las tierras del duque, y sin coste alguno, un cahiz de trigo por cada uno de ellos, destinado tanto a su propio mantenimiento como a sufragar los gastos que les ocasionaba el *"oficio de la pesquería*"; que pudieran traer aparejos para sus navíos sin que les demandasen ningún derecho por ello; que podrían obtener la sal necesaria a un precio menor que el que les pedían; que portarían armas para su propia defensa o a *"que las cosas livianas que acaecen entre los maestres, compañeros y familiares que fueran de la jurisdicción de la citada villa* (de San Vicente)" no

31. Casado Soto, J. L. *Santander y Cantabria en la conquista de Sevilla* Santander, 1998.

32. Véase González Jiménez, M. (ed.) *Repartimiento de El Puerto de Santa María*, Sevilla, 2002 (especialmente en las páginas CXXXII y ss.).

33. Aun con las limitaciones técnicas propias de finales del medievo, es lógico suponer que los desplazamientos de este tipo conllevaban la participación de un importante número de personas que tenían que contribuir en la organización, en la financiación y en el trabajo directo en las faenas de pesca.

34. Sancho de Sopranis, H. *Historia de Puerto de Santa María desde su incorporación al dominio cristiano en 1259 hasta 1800*, Cádiz, 1943 (véase en la página 127 y siguientes.) El autor se refiere a un documento que se encontraba en el Archivo Municipal de Jerez, fechado el 13 de diciembre de 1501. Véase del mismo autor *La colonia portuguesa del Puerto de Santa María. Siglo XVI. Notas y documentos inéditos*. Sociedad de Estudios Jerezanos, Jerez, s.a (especialmente página 16).

35. Actualmente el documento se encuentra en el Archivo General de Andalucía. Medinaceli. Sección Puerto de Santa María, Legajo nº 4, documento nº 28

fueran juzgadas por las autoridades del Puerto de Santa María si no había queja o demanda al respecto.

Así mismo, los pescadores afirmaban que ellos tenían ordenanzas, usos y costumbres –confirmadas por los reyes- para que los pleitos que les afectaban pudiesen ser juzgados por dos hombres honrados de su propia villa. A esta demanda, el duque respondió que en el Puerto de Santa María se encontraban sus alcaldes de la mar que podían intervenir en estos asuntos. Pero que, para facilitar el acuerdo, les daba licencia para que nombrasen un alcalde que los representase y que éste, junto con el alcalde portuense, pudiera determinar en las cosas que *tienen uso y costumbre* , siempre que no guardaran relación con alguna causa criminal ya que en ese caso se vería por la justicia ordinaria.

El reflejo de este acuerdo y la importancia de la presencia de estos pescadores en la costa atlántica andaluza lo encontramos en testimonios procedentes de las alcabalas de San Vicente[36] o en evidencias algo más tardías. Es el caso del escrito presentado –en 1516- por varios vecinos de la citada villa a su corregidor en el que le pedían que paralizase la orden real que establecía el reclutamiento de cien hombres con destino a la guerra debido al despoblamiento que sufría la villa a causa del naufragio de cuatro chalupas y una nao en Irlanda así como consecuencia de las *"franquezas y libertades*" prometidas por el duque de Medinaceli y el duque de Arcos. A ello habría que añadir otro documento de 1517 en el que los cofrades y mareantes de San Vicente protestan por las contribuciones a las que son sometidas las capturas de pescado que obtienen en Andalucía[37].

4.2. TRANSPORTISTAS

Lo que se ha denominado en la historiografía como complejo portuario de la baja Andalucía, que incluía las instalaciones y embarcaderos de de varias localidades

36. Véase Arizaga Bolumburu, B. "Las actividades económicas de las villas marítimas del norte peninsular", *Las sociedades urbanas en la España Medieval.* XXIX Semana de Estudios Medievales de Estella, Pamplona, 2003: 195-242 (la referencia en página 214).

37. Véase Blanco Campos, E., Álvarez Llopis, E. y García de Cortázar, J. A. *Documentación referente a Cantabria en el Archivo General de Simancas. Sección Cámara de Castilla (años 1483-1530),* Santander 2005 (documento nº 589, de 19.XI-1516 y documento nº 623, de julio de 1527).

situadas a lo largo del río Guadalquivir (Sevilla, Coria, Lebrija, Sanlúcar, etc.), del Guadalete (Jerez) o de la costa onubense y gaditana, fue transitado en numerosas ocasiones por navíos procedentes de todo el Occidente europeo. Hace tiempo que sabemos que, aunque los reyes intentaron desarrollar políticas en defensa de los transportistas castellanos ordenando que tanto mercaderes del reino como extranjeros cargasen sus mercancías en navío de "naturales", lo cierto es que tanto en Sevilla como en los otros puertos de la región el transporte marítimo se realizó con naves portuguesas, andaluzas, cantábricas, venecianas o genovesas.

Utilizando la contratación notarial –especialmente los fletes- Enrique Otte hizo un análisis del tipo de navíos utilizados en Sevilla para el comercio exterior marítimo[38]. Contó para ello con un total de 422 referencias a salidas de embarcaciones entre los años 1472 y 1515 pero sólo pudo aprovechar los datos de 274 casos ya que eran los únicos que indicaban las características y propiedad de la nave. Pues bien, el citado autor demostró que el predominio lo ostentaba la flota andaluza (con un 64%) aunque también llamó la atención sobre dos circunstancias: primero que de entre los barcos andaluces un 14% procedía de patrones o maestres de Palos, Moguer, Sanlúcar, Tarifa, etc. y, en segundo lugar, que el 36% restante correspondía a barcos que llegaron desde Vizcaya, Guipúzcoa, Santander, Oporto, Lisboa, Tavira, etc. Es decir, que si sumamos el origen de los que llegan desde la zona del Condado, los puertos de la actual provincia de Cádiz, el norte peninsular o el extranjero se alcanza el 50% de las embarcaciones que fueron fletadas en Sevilla. Si tenemos en cuenta que cualquier barco mercante suele llevar como tripulación a una veintena o más de marineros es evidente suponer que en ese contexto el número de personas que transitaron por la ciudad con esos orígenes tuvo que ser muy elevado.

Pero la contratación notarial ordinaria no es la única posibilidad que tenemos para evidenciar que en el transporte marítimo hubo una importante presencia de población transeúnte. Un buen ejemplo lo tenemos en la documentación que permite el análisis del aprovisionamiento de las huestes que participaron en

38. Otte, E. *Sevilla y sus mercaderes a fines de la Edad Media*. Sevilla, 1996 (especialmente en las páginas 113-114 y apéndice nº VI)

la defensa del Rosellón y en el mantenimiento de sus fortalezas[39]. Los estudios que se han realizado al respecto permiten comprobar que- como en otras campañas militares- la mayor parte de los cereales y otros mantenimientos que llegaron hasta los territorios disputados por España y Francia tenían su origen en los campos andaluces. Pues bien, para su transporte hasta aquellas tierras fue habitual recurrir a maestres y propietarios de navíos que no eran vecinos de Sevilla. Un buen ejemplo lo podemos ver en los envíos que se hicieron desde Sevilla entre los meses de octubre de 1495 y mayo de 1496; entre 13 y 15 de los 21 cargamentos conocidos fueron realizados por transportistas naturales de Palos, Lequeitio, Laredo o el Puerto de Santa María, lo cual vuelve a indicarnos la notable presencia de marineros que no residían habitualmente en Sevilla y que fueron capaces de competir para ganarse los fletes de aquellos productos.

Además del numeroso grupo de transportistas vinculados al comercio marítimo que no eran vecinos de Sevilla, la ciudad también conoció a lo largo de los siglos finales del Medievo a otro grupo de transeúntes que fueron fundamentales para el abastecimiento regular de la urbe y para la conexión entre las dos ciudades más importantes de la región: Sevilla y Córdoba. Me refiero a los llamados *"barqueros de Córdoba",* es decir, transportistas que estaban ligados al tráfico fluvial por el Guadalquivir y que se distinguen del resto de barqueros tanto por las franquicias que obtuvieron como por su papel en el comercio hispalense. Desde el siglo XIII se les autorizó la libre navegación por el río entre ambas ciudades, y desde entonces enlazaron a Sevilla con Córdoba dedicándose, básicamente, al transporte de cereales. Según el profesor Antonio Collantes el número de éstos barqueros se fijó por los monarcas en 40 individuos, si bien ésta cifra, de la que se desconoce el momento en que fue señalada, no se cumplió en todo momento[40].

4.3. COMERCIANTES DE ÁMBITO INTERNACIONAL

Uno de los aspecto del comercio que se desarrolló en la Andalucía bajomedieval que quizás conocemos mejor es el de la presencia y actividad de las comunidades extranjeras que en algún momento expandieron sus intereses mercantiles en

39. Bello León, J. M. "Andalucía en el abastecimiento del ejército durante la defensa del Rosellón (1495-1503)", *En la España Medieval*, 17, 1994: 213-234.

40. Collantes de Terán Sánchez, A. *Sevilla y sus hombres…*, *op. Cit*.

la región. Afortunadamente contamos con trabajos imprescindibles[41] y con una extensa bibliografía dedicada al estudio de los comerciantes extranjeros[42] que en algún momento de su vida pasaron o vivieron en Sevilla, Jerez[43], Cádiz o Sanlúcar, lo que nos permite conocer bien su arraigo en la sociedad andaluza o sus niveles de permanencia en las mencionadas ciudades.

Una vez más el ejemplo de Jerez de la Frontera puede servirnos para ilustrar la movilidad que tenían estas comunidades en el conjunto del reino. Si observamos el gráfico[44] se verá que la mayoría de los extranjeros –casi siempre mercaderes- eran individuos que se encontraban de forma transitoria en la ciudad, salvo en el caso de los genoveses, comunidad esta última, que como también es conocido, mantuvo un fuerte vínculo con Jerez o Cádiz y dónde algunos de sus miembros llegó a ocupar alcaldías y regidurías (como los Adorno o los Spínola) o entroncó con importantes linajes jerezanos. El resto –especialmente los portugueses- mantuvo una relación esporádica con la ciudad, de tal forma que lo habitual es que se les encuentre en la documentación una o dos veces negociando alguna compraventa o gestionando la adquisición de cereales o vino con destino a otros mercados castellanos o europeos.

41. Véase los libros de Otte, E. *Sevilla y sus mercaderes..., op. cit. y Sevilla, siglo XVI: materiales para su historia económica*. Sevilla, 2008.

42. Me remito a varios trabajos que pueden iniciar a cualquier interesado en esta amplia bibliografía. Véanse Bello León, J. M. *Extranjeros en Castilla (1474-1501). Notas y documentos para el estudio de su presencia en el reino a fines del siglo XV.* La Laguna, 1994; Igual Luis, D. y Navarro Espinach, G. "Los genoveses en España en el tránsito del siglo XV al XVI", *Historia. Instituciones. Documentos*, 1997: 261-332 y González Arévalo, R. "Presencia diferencial italiana en el sur de la Península Ibérica en la Baja Edad Media. Estado de la cuestión y propuesta de investigación", *Medievalismo,* 23, 2013: 175-208.

43. El conocimiento que hoy tenemos de la presencia extranjera en Jerez ha conocido un considerable impulso gracias a los numerosos trabajos de José Antonio Mingorance y, especialmente, a su exhaustiva y documentada tesis doctoral ya citada. Véase Mingorance Ruiz, J. A. *Los extranjeros en Jerez de la Frontera..., op. cit.*

44. Este gráfico se ha elaborado con los datos que también ofrece Mingorance Ruiz en otro trabajo suyo. Véase Mingorance Ruiz, J. A. "Extranjeros en Jerez de la Frontera en la Edad Media", *750 aniversario de la incorporación de Jerez a la Corona de Castilla: 1264-2014*, Jerez, 2014: 329-350.

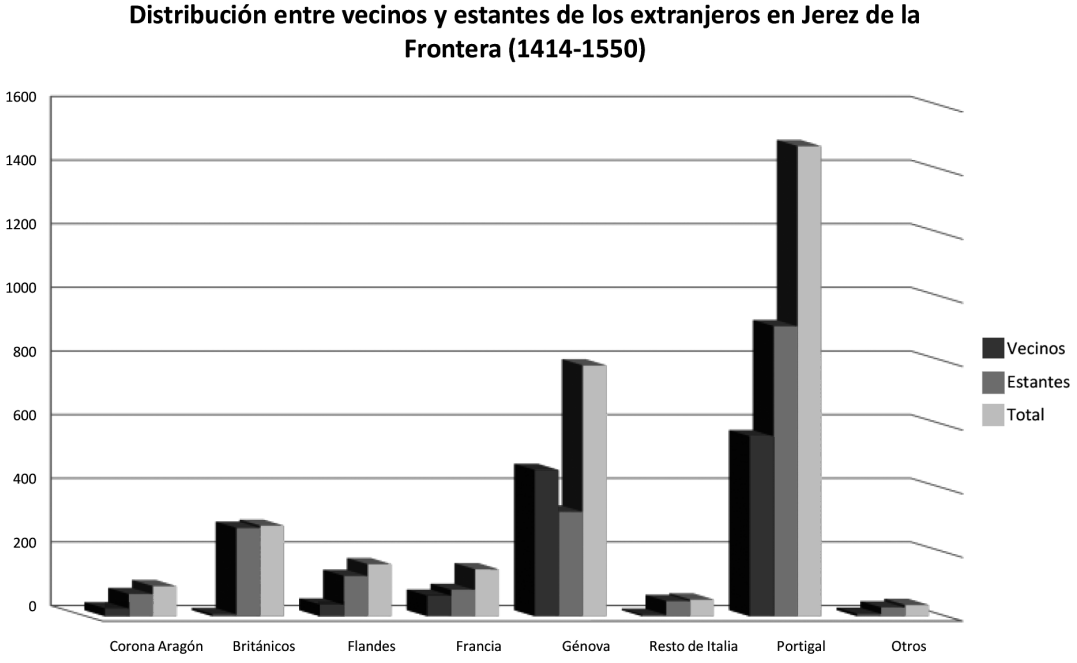


Gráfico 1 (Elaboración propia)

5. ARMADAS Y EMIGRANTES A INDIAS

A finales de 1493 el secretario real Fernando de Zafra enviaba a los monarcas un amplio memorial con el objetivo de informarles sobre lo que él consideraba como necesario para formar un ejército capaz de llevar las operaciones militares al norte de África[45]. Si acudimos al citado documento podremos comprobar que cualquier movimiento de tropas que implicase la utilización de la marina exigía movilizar un volumen de recursos económicos y humanos considerables. Y lo que conocemos sobre cualquier operación naval que se hizo a lo largo del

45. El documento y su análisis ha sido efectuado por Ladero Quesada, M. A. "Melilla en 1494: el primer proyecto de conquista", Marcos Martin, A. (ed.), *Hacer Historia desde Simancas. Homenaje a José Luis Rodríguez de Diego*. Valladolid, 2011: 445-466.

siglo XV nos indica que, en buena medida, fueron preparadas y financiadas por las villas y ciudades andaluzas o murcianas[46]. Por tanto, no es extraño suponer que este tipo de empresas generasen un considerable trasiego de soldados, materiales y vituallas que llegaban y salían de Sevilla, Jerez, Cádiz o Málaga.

Entre otras cosas, el citado memorial proponía que se organizara una fuerza armada capaz de trasladar hacia plazas como Mazalquivir, Melilla, Orán, Cazaza, etc. un ejército compuesto por más de 12.000 hombres (de entre ellos 1.000 marineros) además de los artesanos (carpinteros, albañiles, herreros, etc.), la artillería, pólvora, madera, clavos, etc. así como las vituallas y otros aparejos que se consideraban necesarios para la ocupación de alguna de aquellas plazas. Y aunque aquel primer intento de ocupar Melilla no llegó a cuajar, lo que sí tuvieron claro tanto el secretario Zafra, como Iñigo de Mendoza, conde de Tendilla, Juan Lezcano, designado capitán de la armada o Fadrique de Toledo, duque de Alba, propuesto como gobernador de las plazas que se conquistasen, fue que el ejército y vituallas tenían que obtenerse y transitar por toda Andalucía. El problema era que, por entonces, Andalucía y sobre todo Sevilla y su reino habían soportado la presencia o la organización de numerosas armadas[47], lo que había supuesto un considerable esfuerzo humano y económico aunque también provocaron lo que Carmen Mena[48] ha denominado como la *"ebullición de Sevilla"* aludiendo a que la ciudad conoció una frenética actividad impulsada por el continuo ir y venir de comerciantes, marineros, soldados o emigrantes[49].

46. Quizás la gran excepción fue la armada que zarpó de Laredo en 1496 para trasladar a la infanta Juana a Flandes para contraer matrimonio con el archiduque Felipe de Habsburgo. Aunque algunas de las vituallas y barcos se compraron en Sevilla o Cádiz, el grueso de la armada se organizó en el Cantábrico. Véase Ladero Quesada, M. A. *La armada de Flandes. Un episodio en la política naval de los Reyes Católicos (1496-1497)*. Madrid, 2003.

47. Pensemos que el mismo año que Fernando de Zafra elevaba el informe a los reyes se estaba organizando en Sevilla el segundo viaje colombino, se encontraba operativa la conocida como Armada de Vizcaya y se iniciaban los preparativos para una armada que iba a participar en la conquista de la isla de Tenerife.

48. Mena García, C. *Sevilla y las flotas de Indias. La Gran Armada de Castilla del Oro (1513-1514*. Sevilla, 1998.

49. La actividad de muchas de esas armadas pueden verse en los trabajos de Aznar Vallejo, E. "La organización de la flota real de castilla en el siglo XV", González Jiménez, M., Montes Romero-Camacho, I. (eds.) *La Península Ibérica entre el Mediterráneo y el Atlántico. Siglos XIII-XV*. Sociedad Española de Estudios Medievales, Cádiz, 2006: 323-339; Ladero Quesada, M. A. *Ejércitos y armadas de los Reyes Católicos. Nápoles y El Rosellón (1494-1504)*. Real Academia de la Historia, Madrid, 2010 y García de Castro, F. J. *La marina de guerra de Castilla en la Edad Media (1248-1274*). Ediciones de la Universidad de Valladolid, Valladolid, 2014.

Y es que, desde las distintas campañas desarrolladas por la marina castellana contra Aragón o Portugal en la segunda mitad del siglo XIV (en las que participaron naves de Génova, Piacenza o norte Peninsular) hasta las últimas del siglo XV organizadas para las empresas en Italia o para el Descubrimiento de América, son muchos los ejemplos que tenemos de la llegada de tripulaciones o barcos que se abastecieron o repararon en localidades de la costa gaditana, onubense o de la propia Sevilla. La decimoquinta centuria se inició con la llegada a la ciudad hispalense de la pequeña expedición franco-normanda que emprendió la conquista de Canarias[50], lo continuó la flota que al mando de Pero Niño[51] navegó por todo el Mediterráneo por orden de Enrique III, se potenció aún más con la vigilancia y bloqueo del Estrecho durante el desarrollo de la conquista de Antequera[52] y se multiplicaron con las nuevas campañas dirigidas contra Aragón (1429-30), la fase final de la guerra de Granada y la definitiva incorporación de las Islas Canarias.

Cualquiera de las armadas organizadas en la región pueden servirnos de ejemplo para poner de relieve la presencia en Sevilla y otras localidades del Atlántico andaluz de marineros o patrones procedentes de distintas partes de la península, pero –de nuevo- basta con acudir a un ejemplo que ha sido bien estudiado para confirmar esta circunstancia. En este caso me refiero a las diversas expediciones que entre 1475 y 1476 se organizaron en la zona en el marco de los enfrentamientos navales que mantuvieron Castilla y Portugal

50. En mayo de 1402 llegaba a las costas de Cádiz y luego a Sevilla la expedición de Jean de Béthencourt y Gadifer de la Salle que poco después se ocuparía de la conquista de las islas de Lanzarote y Fuerteventura. Aunque existen dificultades para evaluar el número de marineros y hombres de armas que formaban parte de la expedición, se ha calculado que fueron entre 60 y 80 individuos, todos ellos procedentes de La Rochela y otras localidades normandas.

51. Las actividades y la navegación por el Mediterráneo y Atlántico de Pero Niño han sido estudiadas en múltiples ocasiones gracias, entre otras cosas, a que contamos con una fuente excepcional como es la crónica redactada por Díaz de Games. Véase Díaz de Games, G. *El Victorial*. Estudio y edición de Rafael Beltrán Llavador, Salamanca, 1997.

52. Entre 1407 y 1410 las crónicas recogen de forma muy detallada la presencia en aguas del Estrecho o en Sevilla de numerosas embarcaciones. La mayoría eran de origen andaluz pero también las había de Vizcaya y otros puertos del norte. Era el caso de las dos galeras y tripulantes capitaneados por Juan Rodríguez Sarmiento, las tres galeras vizcaínas al mando de Ruy Gutiérrez de Escalante, las naves que comandaban Mosén Rubí de Bracamonte y Fernán López Stúñiga, las tres galeras que llegaron desde Santander y los dos leños de origen catalán cutos patrones desconocemos. Véase *Crónica de Juan II de Castilla*. Edición y estudio de Juan de Mata Carriazo. Real Academia de la Historia, Madrid, 1982 (capítulos 37 y 173).

por el dominio del Atlántico. Todas ellas fueron descritas por los grandes cronistas de los Reyes Católicos (Alonso de Palencia, Diego de Valera, etc.), estudiadas por varios investigadores (Sancho de Sopranis, Suárez Fernández, etc.) y analizadas con gran detalle –gracias a la documentación fiscal que se encuentra en Simancas- por los profesores Aznar Vallejo o Juan Gil[53]. Pues bien, la flota más importante de cuantas se organizó en Sevilla en ese momento partió hacia Guinea a finales de la primavera de 1476 y estaba compuesta por un total de doce embarcaciones, de las que tres eran naos llegadas desde Vizcaya y el resto carabelas procedentes de Moguer (cuatro) y Puerto de Santa María (cinco carabelas). Y aunque la mayor parte de sus capitanes eran vecinos de Palos o del Puerto, no sería extraño pensar que al tratarse de naves con una procedencia tan variadas sus tripulantes también lo fueran. Por tanto, desde finales de febrero de 1476 en que comenzó a gestarse el proyecto y los primeros días de junio en que zarparon los navíos, por Sevilla y su amplio territorio tuvieron que pulular muchos marineros que no eran vecinos de la ciudad y que, finalmente, se enrolaron en la expedición.

* * *

El hecho de que se hayan conservado numerosas fuentes que permiten el análisis del tráfico de pasajeros con destino a las Indias ha permitido –desde hace tiempo- que se conozca bastante bien el origen y destino de los que se trasladaron al Nuevo Continente a lo largo del siglo XVI. El catálogo de pasajeros a Indias, los autos de bienes de difuntos, las licencias de embarque o los protocolos notariales han permitido que numerosos autores comprueben que la procedencia de los que se embarcaron hacia América fuera muy heterogénea. Sin duda predominó Sevilla y su tierra, pero si se acude a la extensa bibliografía que existe al respecto[54] se podrá comprobar que por la Casa de la Contratación –encargada de registrar los flujos migratorios- pasaron muchos hombres y mujeres de villas y ciudades del resto de la península.

53. Aznar Vallejo, E. "La expedición de Charles de Valera a Guinea. Precisiones históricas y técnicas", *En la España Medieval*, 25, 2002; 403-423 y Gil Fernández, J. "El despacho de la armada de Guinea en 1476", Vicente Maroto, Mª. I., Esteban Piñero, M. (coord.) *La Ciencia y el Mar*. Server Cuesta Impresores, Valladolid, 2006; 41-68.

54. Un panorama general puede verse en el trabajo de Martínez, J. L. *Pasajeros de Indias. Viajes transatlánticos del siglo XVI*. Fondo de Cultura Económica de España, México, 1984.

Hasta el periodo Antillano, es decir, hasta finales de la segunda década del siglo XVI, las cifras que se conocen demuestran que lugares como Badajoz, Huelva, Salamanca, Cáceres o Valladolid aportaron centenares de emigrantes y, por tanto, de gentes que residieron de forma esporádica en los puertos de embarque antes de salir hacia América.

Para abordar un poco más esta realidad podríamos utilizar los ejemplos de los cuatros viajes colombinos, ampliamente estudiados[55], aunque una vez más basta con acudir a dos ejemplos que pueden ilustrar este fenómeno. El primero tiene que ver con la localidad de Palos de la Frontera. Como es bien conocido, la villa estuvo íntimamente ligada a los comienzos del Descubrimiento y, en general, a todo el proceso de expansión castellana por la costa de la llamada Berbería de Poniente por lo que fue habitual encontrar a sus vecinos entre las numerosas tripulaciones que se formaron en aquellas décadas finales del siglo XV. Lo que quizás era menos conocido –hasta ahora- es el impacto que tuvo en el poblamiento de la villa aquel trasiego de marineros, maestres, pilotos y transportistas. Las últimas evaluaciones que se han hecho al respecto indican que Palos perdió un porcentaje muy importante de vecinos entre finales del XV y primeras décadas del XVI debido a que muchos se trasladaron a Santo Domingo, Panamá, Florida o Cuba[56]. No conocemos con exactitud el número pero lo que sí se sabe es que todos residieron esporádicamente –por tanto sin llegar a alcanzar la condición de vecino- en Sevilla o en alguno de los puertos gaditanos hasta pasar a Indias.

El segundo caso corresponde a la organización de la armada que estuvo al mando de Pedrarias Dávila y que en 1514 tuvo como destino Castilla del Oro.

55. En general, los pasajeros de los cuatro viajes colombinos son conocidos con gran precisión (origen, profesión, salarios, etc.) desde que Fernández Navarrete, Fernández Duro y Alice B. Gould ofrecieron las nóminas del primer viaje. A este primer listado se han unido, en los últimos años y gracias a nuevas fuentes, la reconstrucción de las nóminas de los integrantes de cada una de las expediciones, pudiendo ofrecer no sólo el nombre sino, también, la fecha en la que se enrolaron, la nave en la que se embarcaban, el oficio que desempeñaron y el sueldo que recibían. Véase Gil Fernández, J. y Varela, Consuelo, "El rol del tercer viaje colombino", en *Historiografía y Bibliografía Americanista,* 30, 1985: 83-110; Varela, C. "El rol del cuarto viaje colombino", *Anuario de Estudios Americanos*, 42, 1985: 243-295; León Guerrero, Mª. M. *El segundo viaje colombino*. Tesis Doctoral, Universidad de Valladolid, 2000 (especialmente capítulo VI).

56. Izquierdo Labrado, J. "Martín Alonso Pinzón, Colón y la marinería palerma", González Cruz, D. (coord.) *Descubridores de América. Colón, los marinos y los puertos*. Madrid, 2012: 99-124.

Pues bien, pese a las dificultades que siempre entraña la identificación de los tripulantes de cualquier armada, la ya citada Carmen Mena pudo distinguir el origen de más del 85% de los hombres de mar (pilotos, grumetes, marineros, etc. que participaron en la expedición. Sus datos confirman la importancia de los marineros andaluces (casi el 48%) pero también demuestran que hay una ligera mayoría (52 %) en beneficio de otras regiones hispanas.

6. LA CORTE Y LOS VIAJEROS

Desde hace tiempo también es conocido por los historiadores el hecho de que la mayoría de las cortes medievales (entendiendo por tales al conjunto de la comitiva real) se caracterizaron por su itinerancia a lo largo de los territorios que controlaban. Las circunstancias que condicionaban ese ir y venir de los monarcas y su corte fueron muy variadas, aunque, en general, con ello se pretendía afianzar el poder del rey mediante la presencia regia en determinadas localidades, atender necesidades militares y diplomáticas o consolidar a las instituciones económicas y judiciales que se fueron creando a lo largo de los siglos XIV y XV. Así mismo, los historiadores también saben que el viaje de la corte implicaba no sólo el traslado de los monarcas sino que, vinculados a ellos, se encontraba el desplazamiento lo que se suele denominar como *"la casa y corte"*, es decir el conjunto de oficiales y servidores regios[57]. Esos traslados significaban para las ciudades y villas que las acogían tanto la presencia entre sus muros de distintos grupos sociales a lo que había que dotar de servicios (alojamiento, vituallas, etc.) como la generación de una considerable actividad para comerciantes, mesoneros, regatones y todos aquellos que se dedicaban al abastecimiento de la ciudad. Y aunque no siempre todo el personal de la casa y corte participaba en los desplazamientos sí que era habitual que a los reyes les acompañaran un nutrido grupo de personas que se ocupaban directamente de atender el ceremonial que les rodeaba así como los servicios domésticos de la casa[58]

57. Se conoce bastante bien la composición de esta Casa y corte gracias a los trabajos, entre otros, de González Marrero, Mª. del C. *La Casa de Isabel la Católica. Espacios domésticos y vida cotidiana*, Ávila, 2005; Fernández de Córdoba Miralles, A. *La Corte de Isabel I. Ritos y ceremonias de una reina (1474-1504)*. Madrid, 2002.

58. También fue habitual que les acompañase alguno de los miembros más destacados de la alta nobleza castellana como ocurrió en tiempos de Isabel I con los Mendoza, Enríquez, Velasco, Guzmán, etc. así como de algunos

Pues bien, si acudimos a los itinerarios de los reinados de Juan II, Enrique IV e Isabel I se puede observar que a lo largo de casi cien años la presencia de la corte en Sevilla fue realmente escasa si la comparamos con sus estancias en los territorios del centro y norte peninsular[59]. Y aunque es cierto que las distintas campañas de la Guerra de Granada les obligaron a recorrer muchas localidades andaluzas, en general, su presencia en las dos grandes ciudades de la Andalucía atlántica (Sevilla y Jerez) fue escasa.

El por qué de esa exigua presencia es difícil de explicar. Sabemos que los reyes tuvieron a lo largo de la Edad Media la mayor parte de sus intereses en el entorno de Valladolid, Medina del Campo, Burgos y Segovia y que en éste espacio se localizaban tanto sus grandes residencias palaciegas como los territorios con los que mantenían frecuentes relaciones diplomáticas y militares (Portugal, Navarra y Aragón). Pero no es menos cierto que Sevilla y su amplio alfoz se habían convertido, ya desde comienzos del siglo XV, en la región más dinámica desde el punto de vista económico y demográfico. Sevilla era la mayor ciudad del reino, la que le proporcionaba mayores ingresos y la que generaba mayor actividad mercantil, sin olvidar que en la ciudad disponían de una importante residencia real, los reales alcázares.

El caso es que en el largo reinado de Juan II el monarca no visitó nunca Sevilla[60], mientras que su hijo y sucesor, Enrique IV no pasó más de nueve meses (en total) de sus veinte años de reinado[61]. Hay que esperar a la llegada de Isabel I para encontrarnos con una estancia algo más prolongada en Sevilla –y en general en el conjunto de Andalucía-, si bien esa presencia estuvo muy

colaboradores directos en las tareas de gobierno del reino, como por ejemplo Andrés Cabrera, Juan Coloma, Rodrigo Maldonado, Gonzalo Chacón, etc.

59. Véase Cañas Gálvez, F. *El itinerario de la corte de Juan II de Castilla (1418-1454)*. Madrid, 2007; Torres Fontes, J. *Itinerario de Enrique IV de Castilla*. Murcia, 1953 y Rumeu de Armas, A. *Itinerario de los Reyes Católicos, 1474-1516*. Madrid, 1974.

60. En cambio, sí que estuvo en varias ocasiones su tío y regente, el infante don Fernando. Las cuentas de mayordomo del concejo hispalense de los años 1410 y 1411 recogen varias partidas aludiendo a los gastos y festejos que ocasionó la estancia de su "Corte" en la ciudad.

61. Esta circunstancia contrasta con las largas estancias que tuvieron reyes como Alfonso X, Alfonso XI o Pedro I o con el papel que, ya en las primeras décadas del siglo XVI, tuvo la ciudad en la estancia y boda del emperador Carlos. Al respecto véase Carriazo y Arroquia, J. de M. *Anecdotario Sevillano*. Sevilla, 1988.

condicionada por las necesidad de pacificar la región tras los numerosos enfrentamientos entre bandos nobiliarios y por el impulso que los monarcas dieron a las últimas fases de la Guerra de Granada.

En el verano de 1477 y tras varias campañas militares que afianzaron su poder, Isabel y Fernando entraron en Sevilla para consolidar su dominio sobre la ciudad[62]. Es probable que en aquellos momentos aún no le siguiese el séquito que, años más tarde, les acompañaba, pero los recursos extraordinarios que se movilizaron con motivo de ese viaje y las descripciones cronísticas ya dejan ver la participación de una numerosa comitiva. En cualquier caso, nada comparable con el séquito que acompañó a Isabel durante el largo asedio de Baza (finales de 1489) y la posterior estancia y boda real que se celebró en Sevilla en la primavera de 1490[63]. Sin duda, en aquellos momentos a la familia real ya le acompañaba un conjunto de oficiales que eran imprescindibles en los desplazamientos por los territorios de su reino: el caballerizo mayor, el acemilero mayor y el aposentador mayor, junto con todos sus subordinados y ayudantes[64] además de una capitanía de las Guardas Reales compuesta, generalmente, por un centenar de hombres a caballo. A ellos se les añadían los miembros de la Capilla Real (entre 40 y 50 personas), reposteros, coperos, cocineros, aguadores, lavanderas, damas de la reina, etc. con sus correspondientes acémilas para el desplazamiento. Del análisis de las cuentas que en su momento presentó Juan de la Bastida, *"veedor de la despensa"* de la reina, el profesor Ladero Quesada pudo deducir que entre noviembre de 1489 y enero de 1490 a la reina le acompañaron cerca de 300 personas de su Cámara. Poco después, cuando ya se encontraba en Sevilla para celebrar la boda de la infanta Isabel con el príncipe portugués don Alfonso, llegaban a la ciudad los embajadores lusitanos (Hernando de Silveira, Juan Texeira y Rui de Sande) acompañados de un nutrido séquito. A ellos se les unieron emisarios o embajadores de Francia, Inglaterra, Escocia y Borgoña, lo que, junto a la numerosa presencia de los

62. Ladero Quesada, M. A. "Dos viajes de Isabel la Católica (Sevilla, 1477, Baza, 1489)", *Iacobus*, 13-14, 2002; 233-249.

63. Díez Garretas, Mª. J. "Fiestas y juegos cortesanos en el reinado de los Reyes Católicos. Divisas, motes y momos", *Revista de Historia Jerónimo Zurita*, 74, 1999: 163-174.

64. Una descripción de sus funciones y salarios en el citado trabajo de González Marrero, Mª. *La Casa de Isabel…*, *op. cit.*:101 y ss.

grandes miembros de la nobleza, harían de Sevilla una ciudad más agitada de lo que, seguramente, por entonces ya era.

* * *

Al comienzo de este trabajo ya manifesté la atracción que ejerció sobre viajeros, embajadores o mercenarios las circunstancias político-militares por las que pasaba el reino de Castilla durante el siglo XV, así como el deseo de muchos de ellos de peregrinar a uno de los centros de culto más importante de occidente, la tumba del apóstol Santiago. Con las fuentes disponibles es imposible saber cuántos se sintieron atraídos por los "encantos" de la península Ibérica, pero lo que sí sabemos es que muchos de ellos nos dejaron relatos o memorias de sus respectivas visitas; textos que, pese a sus limitaciones y abundantes errores, siguen siendo utilizados para aproximarse a los estudios de las condiciones de vida, actividades económicas y organización política de las tierras y ciudades que visitaron. De entre los numerosos textos conservados –escritos en latín o en sus respectivas lenguas vernáculas- sólo voy a detenerme en tres casos que pueden servirnos de muestra de lo que fue el paso de los viajeros por tierras de la Andalucía atlántica.

Por orden cronológico el primero de ellos corresponde al relato que nos dejó el comerciante flamenco Eustache de la Fosse[65] De las tres narraciones que utilizo es la más breve y la que dedica menos espacio a describir las zonas de Andalucía que visitó. Pero, en cambio, quizás sea uno de los textos más próximos a la realidad del viaje de un comerciante medieval ya que su itinerario por la península y por tierras africanas estuvo jalonado de numerosas dificultades y peripecias. Su presencia en el reino se explica por la importancia que había adquirido para Castilla las relaciones comerciales con ciudades flamencas o alemanas así como por el deseo de aprovechar la apertura de las rutas hacia las islas atlánticas que le ofrecía la expansión castellano-portuguesa por el Atlántico Medio. Eustache de la Fosse salió de Brujas en la primavera de 1479 y desde allí se dirigió a Laredo y más tarde a Burgos donde permaneció tres meses (lo que, sin duda, es un indicio de la importancia que daban los flamencos a la

65. Véase Aznar Vallejo, E., Pico Graña, B. *Viaje de Eustache de la Fosse (1479-1481). Edición, traducción y estudio*. Cemyr-Cabildo de Tenerife, La Laguna, 2000.

"cabeza de Castilla"). Desde aquella ciudad castellana el mercader se dirigió hacia el sur, pasando por Toledo y Córdoba hasta llegar a Sevilla. La descripción de su primera estancia en Andalucía a pesar de ser muy breve (unas pocas líneas) demuestran que la ciudad hispalense y los puertos próximos (Sanlúcar o Cádiz) eran frecuentados por los comerciantes flamencos ya que al llegar allí el viajero reconoce que los factores que estaban al servicio de su patrón tenían todo dispuesto para el viaje que iba a realizar hacia la Mina de Oro. Las dificultades para navegar por la bahía de Cádiz (donde casi se hunde su barco) y la búsqueda de refugio en aquella ciudad también demuestran que conocían los peligros de la navegación marítima en aquellas aguas. Entre los meses de octubre de 1479 y mayo de 1480 estuvo navegando por la costa africana, islas de Cabo Verde, Madeira y Canarias hasta regresar a Portugal. En Setúbal, él y sus compañeros fueron detenidos y encarcelados por orden del monarca lusitano; pasaron varias semanas en prisión hasta que consiguieron huir con destino a Sevilla. De nuevo en Andalucía, Eustache y sus compañeros vagaron por el entorno de Sevilla hasta que- con la ayuda de algunos compatriotas- pudieron desplazarse a Guadalupe para terminar su viaje en La Coruña, donde vuelven a embarcar hacia Flandes.

El segundo relato del que quiero hacer referencia es un poco más conocido que el de Eustache de la Fosse si bien sus descripciones y opiniones sobre los lugares que visitó hay que tomarlos con precaución debido a los errores en los que incurre su narración. En este caso se trata del viaje que en el verano de 1484 emprendió por la península Ibérica el caballero polaco Nicolás Popielovo con el objetivo de visitar Santiago de Compostela[66]. Acompañado de varios criados llegó a Andalucía tras haber navegado desde Galicia, pasando por Oporto, Lisboa y Lagos. Hizo su entrada en la región por tierras del condado de Niebla aunque luego decidió continuar hacia Sevilla utilizando la vía marítima, de tal formo que fue costeando desde Lepe hasta Cádiz para trasladarse luego hasta Sanlúcar y, desde allí, remontar el Guadalquivir hasta Sevilla. Su narración sobre sus etapas andaluzas son escuetas (no visitó Jerez) de tal forma que sólo le llamó la atención las grandes construcciones de Sevilla o Córdoba o

66. Un estudio dedicado a este viajero puede verse en el trabajo de Ladero Quesada, M. A. "Nicolás de Popielovo, viajero por tierras hispánicas (1484-1485)", *Iacobus*, 9-10, 2000: 91-120.

las circunstancias por las que pasaba, en aquellos momentos, las campañas militares contra el reino de Granada.

El tercero de los textos elegidos –el de Jerónimo Münzer- es, sin duda, el más amplio y rico en matices[67]. Se trata de una narración conocida desde hace más de dos siglos y que, para el caso que aquí nos ocupa, dedica unas páginas imprescindibles que permiten conocer la Andalucía (incluida Granada) de finales del siglo XV. Münzer hizo su entrada en la región a través de Almería a donde llegó en octubre de 1494 (entró en la península el 19 de septiembre). Permaneció en Granada –a la que define como ciudad gloriosa y populosísima- y en las ciudades de su antiguo reino (Guadix, Málaga, etc.) durante 12 días, lo que le permitió recoger noticias muy valiosas sobre la situación y costumbres de los musulmanes recientemente incorporados al reino de Castilla. El 4 de noviembre, y tras pasar por Mairena, llegó a la *"más preclara ciudad del reino de Andalucía, llamada Sevilla"*. Durante siete días Münzer recorrió la ciudad, lo que le permitió recoger una información detallada de las obras que se desarrollaban en la catedral, de las reformas que se hacían en el alcázar o de diversos aspectos de la conquista y administración de la ciudad. Vuelve a referirse a Sevilla al pronunciar su discurso ante la reina –que estaba en Madrid- para transmitirnos la impresión que le causó la visión de *"unos hombres nuevos, desconocidos en nuestro siglo, traídos allí desde Las Indias…¡Oh maravilla increíble y desconocida de muchos!"*. En definitiva, si hacemos una atenta lectura del conjunto del relato de Münzer observaremos que la narración nos vuelve a transmitir la impresión de un reino frecuentado por mercaderes, embajadores y viajeros que se desplazaban a lo largo y ancho de todo el territorio[68].

67. Ha sido editado en varias ocasiones aunque una de las versiones más completas en la que hizo Ramón Alba hace ya casi un cuarto de siglo. Véase Münzer, Jerónimo, *Viaje por España y Portugal*. Edición y estudio de Ramón Alba, Madrid, 1991.

68. A lo largo de su relato Münzer nos dejó constancia de la presencia en la Península Ibérica de numerosos mercaderes o embajadores extranjeros. Sirvan de ejemplo las citas que hace de los alemanes en Barcelona (páginas 19, 37, 43) Valencia y Alicante (páginas 35, 63) Granada (página 133) Málaga (página 149), etc.

7. CONSIDERACIONES FINALES

La decisión que tomó el cabildo catedralicio hispalense de iniciar la construcción de un nuevo templo para la ciudad en las primeras décadas del siglo XV quizás podría ejemplificar mejor que cualquier otra circunstancia lo que suponía para Sevilla y su tierra el ir y venir de artesanos, transportistas, mercaderes o artistas[69]. Para comenzar las obras fue necesario desplazar hasta la ciudad a numerosas cuadrillas de albañiles, carpinteros y canteros así como disponer de un nutrido grupo de barqueros que suministrasen el material (especialmente la piedra traída desde Jerez y el Puerto de Santa María). Aunque, sin duda, sería la llegada de varios maestros foráneos lo que otorgaría a la obra y a la ciudad el carácter cosmopolita que identificó a Sevilla en el tránsito de la Edad Media a la Moderna. Desde los primeros maestros que trazaron la obra, como el flamenco Ysambarte o el francés Carlín, hasta las profundas transformaciones arquitectónicas y estéticas que incorporaron a finales del XV Simón de Colonia –hasta entonces trabajaba en la capilla del Condestable de la catedral de Burgos- el italiano Nicoloso Pisano, el bretón Lorenzo de Mercadante, el escultor florentino Pietro Torrigiano o el retablista flamenco Pierres Dancart, fueron muchos los que contribuyeron a hacer de la catedral hispalense uno de los mayores templos de la cristiandad. Sin olvidar a los numerosos castellanos, cántabros, vascos o cordobeses (Juan Gil de Hontañón, Diego de Riaño, Martín de Gainza, Hernán Ruiz, etc.) que también formaron parte del grupo de maestros que llevaron adelante el proyecto. Salvo alguna excepción (como Nicoloso Pisano) ninguno de ellos llegó a residir durante mucho tiempo en la ciudad por lo que es muy probable que tampoco llegaran a solicitar la condición de vecino en la urbe hispalense.

A lo largo del trabajo he insistido varias veces en la idea de que para alcanzar la condición de vecino en Sevilla o en otros muchos lugares de la Andalucía atlántica a lo largo del siglo XV no se exigió a ninguno de los que se decidieron afincarse en esos territorios condiciones distintas de las que, desde hacía siglos,

69. Los estudios dedicados a la construcción y a la posterior evolución arquitectónica de la catedral de Sevilla alcanza proporciones considerables por lo que no me voy a detener aquí en un repertorio bibliográfico al respecto. Basta con acudir a alguno de los numerosos trabajos que se encuentra en la obras AA. VV. La *catedral gótica de Sevilla. Fundación y fábrica de la obra nueva*. Universidad de Sevilla, Sevilla, 2006. Jiménez Martín, A. (ed.) *La piedra postrera. V centenario de la conclusión de la catedral de Sevilla*. Taller Dereçeo, Sevilla, 2007.

se pedían en otras localidades del reino situadas al norte de Sierra Morena. La residencia estable, el pago de impuestos y la prestación de servicios militares en función de su categoría social fueron elementos comunes exigidos a todos los que pretendían adquirir la vecindad. A cambio, se otorgaba al vecino el pleno disfrute de los privilegios que otorgaban los fueros y ordenamientos locales –sobre todo exenciones fiscales- y se les autorizaba, al menos en teoría, a participar en el gobierno de la ciudad.

Aunque sólo disponemos para el caso de Jerez de documentación representativa de cómo se obtenía el estatus de vecino, no parece que en ninguna localidad de la región hubiera grandes impedimentos para que los concejos concedieran la vecindad. Es verdad que no siempre era fácil abandonar la jurisdicción de un pueblo para trasladarse a otro, pero cuando un inmigrantes solicitaba su registro como nuevo vecino el concejo se limitaba a exigir unos fiadores que garantizasen la moralidad del solicitante y el compromiso de residir con su familia y casa poblada en la ciudad. En cualquier caso era lógico que así fuera. El crecimiento demográfico y el aumento de la actividad económica dependían, en buena mediad, del aumento del número de vecinos[70], sin olvidar que el éxito reconquistador también dependía de la consolidación del poblamiento de un territorio que durante siglos compartió frontera con Portugal y con el reino de Granada.

También he querido insistir a lo largo de estas páginas en otra idea que quizás diferencia a la Andalucía atlántica de otras regiones del reino. En Sevilla y su tierra existió –al menos a lo largo del siglo XV- un número muy grande de individuos que, sin cumplir los requisitos tradicionales de vecindad, si que contaban con la protección y ventajas que otorgaban los fueros y privilegios que se dieron al conjunto de vecinos. A finales de la Edad Media los vínculos entre "vecino" y derechos o privilegios se habían transformado a medida que se introducían los cambios legislativos con la extensión de los principios del Derecho Romano o, simplemente, a medida que las costumbres de la sociedad lo fue demandando.

70. En este sentido tenemos un buen ejemplo en las ordenanzas de Moguer. Aunque son algo tardías (año 1538) en una de sus disposiciones se recoge la voluntad de su concejo de premiar a todos los que quisieran venir a residir a la villa con franquicias totales durante diez años, la entrega de solares en los que poder edificar su vivienda y la donación de tierras para plantar viñas. Véase Pardo Rodríguez, Mª. L. *Las ordenanzas de Moguer (1538)*. Fundación El Monte, Sevilla, 2003 (véase página 56).

Sociedades portuárias e técnicas mercantis. A metrologia do transporte marítimo (séculos XIV-XV)

Mário Paulo Martins Viana
Universidade dos Açores

1. INTRODUÇÃO[1]

As sociedades portuárias, definidas pela sua conetividade técnica e cultural, têm nos manuais mercantis uma fonte de informação preciosa, nomeadamente no campo da metrologia aplicada ao transporte marítimo. O transporte considerado nos manuais mercantis europeus medievais é essencialmente o transporte marítimo entre dois ou mais portos do Mediterrâneo e/ou do Atlântico. A informação proporcionada pelas referidas fontes sobre metrologia é abundante, porém, como são quase todas produção de italianos, existe uma muito maior representação do espaço mediterrânico e das unidades de medida diretamente relacionadas com os interesses comerciais de Veneza, Florença, Génova ou Pisa. Deste modo, para os séculos XIV e XV, é bastante mais

1. Este trabajo se ha realizado en el marco del proyecto de investigación *Las sociedades urbanas de las ciudades y villas portuarias de la Europa Atlántica en la Baja Edad Media* (HAR2012-31801), financiado por el Ministerio de Economía y Competitividad del Gobierno de España.

acessível obter dados, por exemplo, sobre a bota do que sobre o tonel, ambas unidades de medida amplamente utilizadas no transporte marítimo, apesar de ter sido a última a que veio a conhecer um fenómeno de globalização por via da tonelada. Tudo isto não quer dizer que a informação dos manuais mercantis não seja também muito útil para o estudo da metrologia do transporte marítimo no espaço atlântico. É-o, de facto, mas exige o cruzamento com a informação proveniente de documentação muito diversificada.

2. O PROBLEMA DO TONEL

O que sabemos sobre o tonel? É um tipo de contentor construído em madeira cujas origens são antigas e ocorre com frequência ligado ao armazenamento de vinho em adega ou ao transporte deste produto. Antigas compilações de direito marítimo medieval permitem deduzir a importância que este contentor, bem como o seu submúltiplo, a pipa, atingiram na fachada atlântica europeia. Algumas citações recolhidas nos *Rôles d' Oléron* sugerem que o tonel se destacava no transporte marítimo e estava suficientemente normalizado para não necessitar de mais especificações[2].

Por volta de 1330 verificamos que em grande parte do território franco existia uma uniformização da capacidade do tonel que se concretizava dentro de um intervalo de variação até 10%, tomando como referência o tonel "françois" ou o tonel de Paris[3]. A mesma fonte revela um tonel ibérico ("tonnel d' Espaigne") com uma capacidade de 106% do tonel "françois" ou do tonel de Paris, quer dizer, ligeiramente acima do que podemos considerar, *c*. 1330, o padrão franco. Outra fonte metrológica, *La pratica della mercatura*, de Francesco Balducci Pegolotti, cuja redação podemos colocar *c*. 1340, fornece sobre o tonel um outro conjunto precioso de dados. Mostra-nos a sua importância no transporte de vinho, azeite e mel, em Paris e nas regiões da Flandres (Bruges, Gant,

2. Twiss, T. (Ed.) *The Black Book of the Admiralty*. Londres, 1871-1876, 4 vols.: vol. 1, 98 ("ung tonnel franc"), 102 ("tonnel ou pippe"), 112 ("tonnel deaue"), 122 ("de dix tonnels un pipe", "ung tonnel franc de frett").

3. Dentro deste intervalo, além do tonel de Paris, estavam os tonéis de Gascogne, Saint. Jean [d' Angely], La Rochelle, Beaune, Bourgogne, Drouais, Laons e Soissons. Documento publicado por Renouard, Y. «Recherches complémentaires sur la capacité du tonneau bordelais au Moyen Âge», Études d› histoire médiévale. SEVPEN, Paris, 1968: 267-279.

Figura 1 – O espaço atlântico do tonel medieval (1330-1340)

Ypres, Douai)[4], com destaque para Bruges, e do Brabante (Antuérpia, Malines, Bruxelas, Lovaina)[5], com destaque para Antuérpia. Neste último caso, na região do Brabante, era utilizado no transporte de um conjunto de produtos líquidos, que incluía, além dos anteriores, cerveja e óleo de foca, bem como de produtos sólidos, tais como peles, pastel dos tintureiros, âmbar cinzento, peixe salgado e defumado, linho e pez[6].

4. Pegolotti, F. *La pratica della mercatura*. Evans, A. (Ed.) Cambridge, Massachusetts, The Mediaeval Academy of America, 1936: 236 (Flandres – "Fiandra" – *i. e.* "Bruggia e Guanto e Ipro e Lilla e Doagio").

5. Pegolotti, F. *La pratica della mercatura..., op. cit.*: 250 (Brabante – *i. e.* "Anguersa, e Mellino, e Borsella, Lovano").

6. A fonte desta lista de produtos é um privilégio comercial do duque de Brabante, João III, datado de 1315. A cópia de Pegolotti incorre em vários erros e lacunas. A tradução de "tinello" corresponde no original a *lagena seu tonna*. Uma boa edição do documento encontra-se em Desimoni, C., e Belgrano, L. T. "Documenti ed estratti inediti o poco noti, riguardanti la storia del commercio e della marina ligure. Brabante, Fiandra e Borgogna", *Atti della Società Ligure di Storia Patria*, 5, 1867: 357-548, nº 1.

Segundo Pegolotti e a sua *pratica*, o tonel de Paris, composto por 96 sesteiros, era idêntico ao tonel de Bruges, composto por 360 lotes[7]. Mas o tonel de Antuérpia tinha somente 288 lotes[8]. Donde podemos deduzir que o tonel de Flandres era 20% maior que o de Brabante, ou, sendo idêntico, era o lote deste que tinha comparativamente maior capacidade.

O que nos interessa, de momento, é reter que existia uma relativa normalização do tonel na fachada atlântica europeia medieval, como ficou demonstrado em relação à França e aos Países Baixos. Essa normalização exprimia-se também por uma concepção volumétrica do contentor que começou a ser utilizada para representar a capacidade dos navios. Por exemplo, num dos documentos integrado no chamado *Black book of the Admiralty*, o direito de ancoragem, que pertencia ao almirante inglês, é calculado em função da capacidade de carga da nau expressa em tonéis, existindo duas tarifas, uma para naus acima de 50 tonéis e outra para naus abaixo deste valor[9].

Um similar direito de ancoragem foi concedido pelo rei português Pedro I ao seu almirante Lançarote Pessanha em 1361. No respetivo diploma lê-se que o almirante cobraria "*a ancoragem dos navios que portarem nos portos e lugares do [...] senhorio [do rei] e lançarem âncora fora*", sendo de 100 a 50 tonéis uma dobra de ouro e de 50 tonéis até 30 meia dobra de ouro[10]. Mas, no caso português, já em 1293 se pode encontrar menção a barcas com capacidade

7. Pegolotti, F. *La pratica della mercatura...*, *op. cit.*: 238 ("Olio, vino, mele si vendono in Bruggia a tinello a pregio di tanti reali d'oro il tinello, e di soldi 2 di grossi tornesi per 1 reale d'oro, e ogni tinello si è a misura 360 lotti di Bruggia e di tutta Fiandra.").

8. Pegolotti, F. *La pratica della mercatura...*, *op. cit.*: 251 ("Olio, vino, mele si vendono in Anguersa e per tutto Brabante a tinello, a pregio di tanti soldi <di> grossi tornesi il tinello, e ogni tinello si è a misura 288 lotti d'Anguersa.").

9. Twiss, T. (Ed.) *The Black Book of the Admiralty...*, *op. cit.*: vol. 1, 74, nº 26 ("et que coillage ne soit paie par la coste dangleterre mais ancorage, et ce pour une nef qui passe cinquante tonelx quatre deniers, et sil soyt deschage de moins que de cinquante tonelx il ne paiera fors que deux deniers"). Presumivelmente da segunda metade do século XIV.

10. Marques, J. M. da S. (Ed.) *Descobrimentos portugueses. Documentos para a sua história*. Lisboa, Instituto de Alta Cultura, 1944-1971, 3 vols. em 5 tomos: vol. 1, nº 97.

superior e inferior a 100 tonéis que carregassem com destino a Flandres, Inglaterra, Normandia, Bretanha e La Rochelle[11].

Assim, entre 1330-1360, no mínimo, podemos estar seguros da utilização do tonel enquanto medida de capacidade normalizada ao ponto de sustentar uma concepção volumétrica do navio.

Reconhecer a existência de normalização e de regulação nos sistemas metrológicos anteriores ao sistema métrico decimal está perfeitamente de acordo com os factos conhecidos sobre o funcionamento desses sistemas, em geral dependente das autoridades urbanas. A posse de padrões, a existência de espaços próprios para pesagem de mercadorias e a nomeação de agentes aferidores eram competências municipais, embora muitas vezes sujeitas ao controlo régio ou senhorial uma vez que os direitos sobre as mercadorias, como por exemplo as portagens, eram pagos por unidade de massa ou por unidade de volume, ou, dizendo de outra forma, por unidade de peso ou por unidade de transporte.

Os manuais mercantis mostram, em geral, uma maior normalização entre as unidades de massa do que entre as unidades de volume. Por este motivo existia a necessidade de reforçar o controlo destas medidas, como é o caso do tonel de Lisboa, cuja marca era privilegiada na Flandres[12]. Em meados do século XV esse controlo era bastante efetivo no porto de Lisboa, podendo um navio carregado com pipas ou tonéis sem terem a marca da cidade ser embargado por esse motivo. Uma rara ata de vereação sobrevivente, de 1454, mostra-nos a comparecer perante o executivo camarário da capital o mestre e o escrivão de uma nau que estava embargada por irem nela pipas de um mercador inglês sem a marca da cidade, solicitando que os oficiais competentes fossem mandados marcar as ditas pipas e registar as marcas dos mercadores a quem pertenciam. Os oficiais, homens bons e procuradores dos mesteres que realizavam a

11. Marques, J. M. da S. (Ed.) *Descobrimentos portugueses…*, *op. cit.*: vol. 1, nº 29.

12. Em 1371 há notícia de em Tavira, no reino do Algarve, imitarem a marca dos tonéis da cidade de Lisboa (Marques, J. M. da S. (Ed.) *Descobrimentos portugueses…*, *op. cit.*: supl. vol. 1, nº 41) e em 1431 proíbe-se exportar vinho para Sevilha em tonéis marcados com a marca da cidade de Lisboa (Rodrigues, M. (Ed.) *Livro das posturas antigas*. Câmara Municipal de Lisboa, Lisboa, 1974: 75, 86-87). Esta proibição estava relacionada com a falsificação de azeite, presumivelmente vendido como português graças aos referidos tonéis.

referida reunião de vereação acederam ao pedido, nomeando para o efeito dois tanoeiros e marcadores da dita cidade, e aproveitaram para fazer uma postura que proibia os arrumadores de arrumarem nos navios qualquer pipa ou tonel "*sem tendo marca da dita cidade ou contramarca dela*", sob pesada coima para os respetivos mestres[13].

Decerto que muito há a dizer sobre o tonel, cuja história é mal conhecida, mas uma das questões fundamentais é a sua capacidade e como evoluiu ao longo do tempo.

Para poder dar um contributo válido no sentido de responder à questão da capacidade do tonel na Idade Média creio ser necessário algum afastamento crítico em relação à bibliografia corrente sobre a matéria, demasiado vinculada a valores de equivalência modernos ou contemporâneos. que oscilam em números redondos entre os 800 e os 1000 litros por tonel. Um autor recente, por exemplo, considera que em Inglaterra, França, Portugal e Espanha, se pode falar de um tonel com este tipo de capacidade desde a Alta Idade Média até à época moderna[14].

Esta perspetiva imobilista pode ser questionada do ponto de vista teórico e do ponto de vista documental. Do ponto de vista teórico porque não tem em conta dois dos princípios que orientam a história dos sistemas metrológicos anteriores ao sistema métrico decimal: a nível nacional o crescimento das medidas de capacidade por ação conjunta dos interesses agrários e fiscais e a nível internacional a solidariedade entre sistemas, o que quer dizer que um movimento de crescimento das principais medidas utilizadas no transporte marítimo é acompanhado pelos agentes económicos que tentam conservar as margens de lucro que as diferenças entre sistemas comportam.

E do ponto de vista documental, como já referi num estudo anterior, pelo crescimento de 70% do barril de Génova entre o primeiro quartel do século XIV

13. Rodrigues, M. (Ed.) *Livro das posturas antigas*..., *op. cit*.: 88-89. O senhor da nau era o marquês de Valença e o nome do mercador inglês a quem pertenciam as pipas por marcar era John Stocker.

14. Castro, F. "Os navios dos séculos XVI e XVII: linhas gerais de evolução; unidades de medida e arqueio", Domingues, F. C. (Ed.) *Navios, marinheiros e arte de navegar*. Academia de Marinha, Lisboa, 2012: 38.

e o início do século XVII, e pelo crescimento decerto superior a 32% do tonel português entre os séculos XIV e XVIII[15]. Penso que o crescimento considerável do tonel a partir da baixa Idade Média, e do seu submúltiplo imediato, a pipa, é a verdadeira razão que levou a uma diminuição da produção do primeiro e a um aumento da produção do segundo, em certas regiões. Ou seja, o tonel tinha-se tornado pouco prático e por isso preferia-se a pipa. É o que aconteceu na região vinhateira de Bordéus, onde, nas palavras de Michel Bochaca, "À la fin du Moyen Âge on ne le fabriquait plus ou très peu. Il était devenu une simple unité de compte pour évaluer le tonnage des navires et leur chargement."[16] Posso acrescentar que na época moderna, nas ilhas dos Açores, se utilizavam fundamentalmente pipas para o transporte marítimo, avaliadas em canadas[17].

Contudo, apesar da relevância dos dados documentais, penso que o principal passo a dar na questão do estudo da capacidade do tonel na Idade Média se prende com a opção metodológica a seguir. O historiador da metrologia dispõe habitualmente de três opções metodológicas.

A primeira opção metodológica, que é o estudo sincrónico, permite perceber a articulação e coerência dos sistemas metrológicos dos quais depende o regular funcionamento da economia. Registos contabilísticos e manuais mercantis permitem observar cortes sincrónicos, mas os manuais mercantis podem conter muitas distorções devidas ao processo de compilação e, sobretudo quando se trata de efetuar conversões entre unidades de sistemas diferentes, como entre unidades de volume e unidades de massa, é fácil ser induzido em erro.

A segunda opção metodológica, que é o estudo diacrónico, permite detetar as linhas de força de evolução dos sistemas. O estudo diacrónico pode ser feito

15. Viana, M. "Os sistemas metrológicos ibéricos na Idade Média. Um diálogo entre o Mediterrâneo e o Atlântico", *Diplomacia, comercio y navegación entre las ciudades medievales de la Europa Atlántica*. Instituto de Estudios Riojanos, Logroño, 2015: 303-323.

16. Comunicação escrita de Michel Bochaca, datada de 05.11.2013, a quem muito agradeço.

17. Viana, M. "A metrologia nas posturas municipais dos Açores (séculos XVI-XVIII)", *Posturas municipais portuguesas (séculos XIV-XVIII)*. Centro de Estudos Gaspar Frutuoso – Centro Interdisciplinar de História, Culturas e Sociedades, Ponta Delgada, 2012: 184-186. Entre 1682 e 1793 a capacidade oficial das pipas nos Açores variou entre 200 e 172 canadas. A canada tinha neste arquipélago, à luz de dados oitocentistas, uma capacidade bastante maior (2,378 l) que a capacidade da canada de Lisboa (1,474 l).

progressivamente, de acordo com a ordem cronológica natural, iniciando-se a observação num ponto de partida frequentemente mal conhecido e dirigindo-se, por vezes rapidamente, para um ponto de chegada determinado. Pode também ser feito regressivamente, opção que se revela mais segura porque permite iniciar a observação a partir de um ponto bem conhecido recuando de etapa em etapa sem ponto de chegada necessariamente pré-determinado.

Exemplifiquemos com a evolução das medidas de capacidade portuguesas para vinho. O mais antigo levantamento sistemático das medidas de capacidade portuguesas data de 1817-1819[18] e fornece as equivalências para alqueires, aplicados a cereais, e almudes, aplicados ao vinho, para 832 localidades repartidas por 46 comarcas e 6 províncias.

No que toca ao almude, a capacidade média nas seis províncias continentais portuguesas era de 22,7 litros. Na província mais regulada, a Estremadura, ficava-se pelos 18,2 litros, mas, por via dos interesses agrários e das maiores dificuldades de regulação, tal como acontecia com o alqueire, crescia bastantes nas restantes: Alentejo – 19,9 litros, Algarve – 20,8 litros, Minho – 25,1 litros, Beira – 25,3 litros, Trás-os-Montes – 27,1 litros. A distribuição das médias provinciais do alqueire e do almude são parecidas, com a diferença maior de Trás-os-Montes deter a capacidade mais alta do almude, provavelmente devido ao grande desenvolvimento da produção vitivinícola no Alto Douro a partir do último quartel do século XVII.

província	**nº de localidades**	**capacidade média**
Estremadura	117	13,8
Alentejo	111	14,4
Algarve	14	14,7
Beira	353	15,5
Minho	158	17,7
Trás-os-Montes	79	15,9
total / média	832	15,3

Figura 2 - Capacidade média em litros do alqueire nas seis províncias do reino (1817-1819)

18. *Relatório acerca do projecto de lei para se igualarem no reino de Portugal os pesos e medidas, apresentado na câmara dos senadores pela comissão externa*. Imprensa Nacional, Lisboa, 1840.

província	**nº de localidades**	**capacidade média**
Estremadura	117	18,2
Alentejo	111	19,9
Algarve	14	20,8
Beira	353	25,3
Minho	158	25,1
Trás-os-Montes	79	27,1
total / média	832	22,7

Figura 3 - Capacidade média em litros do almude nas seis províncias do reino(1817-1819)

A capacidade média do almude em 1817-1819 para a província da Estremadura, 18,2 litros, não dista muito da capacidade aceite para o almude do reinado de D. Sebastião que era de 16,8 litros[19]. A evolução homóloga da medida de cereais revela que cresceu 8%, apenas um pouco mais que os 5% verificados no alqueire.

Em comparação, entre os séculos XIV e XVI, as medidas de capacidade para cereais cresceram bastante mais, acima dos 30%. Se admitirmos uma evolução homóloga do almude idêntica à evolução do alqueire[20], ou seja, na ordem de 1/3, podemos propor como valor para a capacidade do almude estremenho, no século XIV, 11,1 litros, o que dá à canada, enquanto 1/12 do almude, a capacidade de 0,929 litros. Valor muito distante dos 1,4-1,5 litros em vigor nos séculos XVI a XIX, e que podia baixar ainda, para os consumos urbanos, nas localidades onde eram aplicadas imposições sobre o vinho, para 0,857 litros, número resultante da simples divisão do valor do almude estremenho no século XIV por 13 em vez de por 12[21].

19. Lopes, L. "Sistemas legais de medidas de peso e de capacidade, do condado portucalense ao século XVI", *Portugalia*, 24, 2003: 437.

20. Lopes, L. "Medidas portuguesas de capacidade. Do alqueire de Coimbra de 1111 ao sistema de medidas de Dom Manuel", *Revista Portuguesa de História*, 32, 1997-1998: 543-583; "Medidas portuguesas de capacidade. Duas tradições metrológicas em confronto durante a Idade Média", *Revista Portuguesa de História*, 34, 2000: 535-632; "Sistemas legais de medidas de peso e de capacidade, do condado portucalense ao século XVI", *Portugalia*, 24, 2003: 113-164.

21. Esta situação é registada por Georgio di Lorenzo Chiarini, na 2ª metade do século XV, para Lisboa: "*Uno tonello di vino di Lisbona sono 52 almudini e l' almudino è 13 chanarte*". (Chiarini, G. *El libro di mercatantie et usanze de paesi*. Borlandi, F. (Ed.) S. Lattes & C. Editori, Torino, 1936: 131).

Chegamos, deste modo, a um valor hipotético, para a capacidade da canada nos séculos XIV-XV, entre 0,857 litros e 0,929 litros, digamos, em números redondos, de 0,9 litros. Há dados documentais que permitem reforçar esta hipótese, obtidos principalmente a partir de duas longas cartas de quitação dadas pela coroa em 1456 a Gonçalo Pacheco, tesoureiro-mor das coisas de Ceuta em Lisboa, relativas à receita e despesa dos anos de 1452 a 1454[22]. Esses dados, relativos aos gastos com a alimentação de militares e trabalhadores das praças norte africanas de Ceuta e Tânger, mostram que a ração diária de vinho mais frequente é de 0,9 litros.

data	almudes de vinho	pessoas	dias	almudes / pessoa	litros / pessoa /dia
1451-1452	18,75	5	30	3,8	1,4
1451-1452	5	2	30	2,5	0,9
1451-1452	60	8	90	7,5	0,9
1451-1452	64	11	90	5,8	0,7
1453-1454	7,5	3	30	2,5	0,9
1453-1454	7,5	3	30	2,5	0,9
1453-1454	75	14	45	5,4	1,3
1453-1454	115	23	60	5	0,9
1453-1454	20	4	60	5	0,9
1453-1454	5	2	30	2,5	0,9
1472	2,5	1	30	2,5	0,9

Figura 4 – Algumas rações diárias de vinho de gente de Ceuta e Tânger (1452-1472)

A partir dos dados e argumentos expostos, proponho a seguinte hipótese de capacidades em litros para o sistema português de medidas de capacidade para líquidos nos séculos XIV e XV, tomando por base o valor de 0,9 litros para a canada.

22. Azevedo, P. (Ed.) *Documentos das chancelarias reais anteriores a 1531 relativos a Marrocos*. Academia das Ciências de Lisboa, Lisboa, 1915-1934, 2 tomos: tomo 2, 342-364, 669-709.

unidade de medida	capacidade (litros)
tonel (52 almudes)	561,6
tonel (50 almudes)	540
pipa (26 almudes)	280,8
pipa (25 almudes)	270
quarto (13 almudes)	140,4
quarto (12,5 almudes)	135
almude	10,8
canada	0,9
quartilho	0,225

Figura 5 – Capacidades de medidas de capacidade para líquidos (séculos XIV e XV)

3. O PROBLEMA DA TONELADA

Associado ao problema do tonel surge o problema da tonelada. Porém, é assunto sobre o qual sabemos ainda menos do que sobre o tonel. Saliento, logo à partida, o equívoco relacionado com a origem da palavra que encontrei num dos melhores e mais recentes dicionários da língua portuguesa. O *Dicionário Houaiss* (2002-2003) explica a sua origem etimológica nos seguintes termos: *tonel* + *ada*. Ou seja, a explicação proposta reside num automatismo linguístico em que a junção de um afixo a uma palavra existente origina uma nova palavra.

Creio que a verdadeira origem da palavra tonelada vem antes da língua inglesa, como sugere, na segunda metade do século XV o manual mercantil do florentino Georgio di Lorenzo Chiarini, em relação com a cidade de Londres e o comércio de ferro[23]. Mas quando Charini regista o termo já há muito tempo era ele utilizado. Por exemplo, noutro documento pertencente ao *Black book of the Admiralty*, uma relação dos direitos pertencentes ao almirante inglês, datável

23. Chiarini, G. *El libro di mercatantie et usanze de paesi...*, *op. cit.*: 156 ("Vendesi ferro a tonellate che ogni tonellata è libre 2000 di libre 112 per 100. Chantari 14 ½ di ferro di Bischaia fanno una tonellata cioè libre 2000 d' Inghilterra.").

entre *c*. 1377 e 1426, ocorre a expressão "chascun tonnelode, que le vesseau purra porter" [24], o que me leva a propor a seguinte evolução para a palavra:

tonelada < *tonnelode* < *tonne load*

Aliás, a bibliografia está cheia de equívocos sobre a tonelada. Frederic C. Lane, por exemplo, refere a tonelada como tendo sido introduzida em Espanha no século XVI[25], quando no último quartel do século XIV já o termo era amplamente utilizado na documentação portuguesa[26]. De 1374 há também uma ocorrência do termo na Galiza[27].

De qualquer modo, mais importante que o problema da origem etimológica é o problema da origem funcional da palavra, isto é, o porquê da sua utilização. Já antes me referi à concepção volumétrica do navio, que encontramos, por exemplo, noutro dos documentos incluídos no *Black book of the Admiralty*, intitulado "*Les bones costumes de la mar*"[28], onde se considera o cálculo da capacidade do navio em função da altura do porão, da largura da viga-mestra e do comprimento da quilha. A relação entre este espaço disponível para arrumar a carga e o contentor designado por tonel era estabelecido através da prática da arqueação que consistia em verificar através de arcos, de tonel e dos seus submúltiplos imediatos, a pipa e o quarto, quantos destes contentores era capaz de deslocar o navio.

A tarefa de arqueação era realizada por carpinteiros navais, que podem surgir sob a designação de arqueadores, e dava origem a documentos específicos, como sejam alvarás, autos e certidões de arqueação. Nestes documentos o resultado da arqueação era expresso em tonéis ou em toneladas, não exatamente porque

24. Twiss, T. (Ed.) *The Black Book of the Admiralty...*, *op. cit*.: vol. 1, 400-401.

25. Lane, F. "Tonnages, medieval and modern", *The Economic History Review*, 17-2, 1964: 226.

26. Por exemplo, em 1372 (Marques, J. M. da S. (Ed.). *Descobrimentos portugueses...*, *op. cit*.: supl. vol. 1, nº 181), 1376 (idem, *ibidem*: supl. vol. 1, nº 41), 1377 (idem, *ibidem*: vol. 1, nº 140).

27. Ferreira Priegue, E. *Galicia en el comercio maritimo medieval*. Fundación Pedro Barrié de la Maza, [Santiago de Compostela], 1988: nº 7.

28. Twiss, T. (Ed.) *The Black Book of the Admiralty...*, *op. cit*.: vol. 3, 50-51 ("Com lo senyor de la nau o del leny comencara de fer la nau e volra fer parts, elle deu dir e fer entenent als personers, de quantes parts la fara, e de quin gran, e quant haura en pla, e quant haura en sentina, et quant obrira, e quant haura per carena.").

estes termos fossem sinónimos mas porque o termo tonelada era aplicado por aqueles técnicos no sentido de medida de conta, ou seja, uma tonelada, neste sentido, pode corresponder a um tonel ou a duas pipas ou a quatro quartos, consoante o tipo de contentores utilizado.

Exemplifiquemos por meio de um excelente exemplo documental, se bem que um pouco tardio, que é o auto de arqueação do navio *Santa Maria da Conceição*[29] realizado em 1514 na ribeira da vila de Viana da Foz do Lima, por Bartolomeu Domingues, mestre de fazer navios, e António Gonçalves, ambos carpinteiros. O resultado desta arqueação é expresso em toneladas, no total de 34 toneladas e ¾ de tonelada, equivalente a 26 tonéis, 8 pipas e 19 quartos, os quais correspondem às ditas 34 ¾ toneladas uma vez que 1 tonel = 2 pipas = 4 quartos.

rumo	**tonéis**	**pipas**	**quartos**	**toneladas**
1º (popa)	0	2	2	-
2º	0	3	3	-
3º	4	0	3	-
4º	6	0	1	-
5º	6	0	3	-
6º	6	0	2	-
7º	4	0	3	-
8º (proa)	0	3	2	-
-	26	8	19	-
soma toneladas	-	-	-	34 ¾

Figura 6 - Arqueação do navio Santa Maria da Conceição (1514)

29. Arquivo Nacional Torre do Tombo, *Corpo Cronológico*, 2ª parte, mç. 50, nº 45. Para um exemplo de uma arqueação expressa em tonéis veja-se idem, *ibidem*, 2ª parte, mç. 43, nº 214, de 1513, que é um alvará passado por Gonçalo Eanes, arqueador de Vila Nova e Lagos.

É importante sublinhar que tonel e tonelada podiam ser empregues como sinónimos[30], e de facto foram-no muitas vezes, desde logo porque no contexto da arqueação uma tonelada podia equivaler a um tonel e nada impedia que o próprio tonel fosse igualmente utilizado no sentido de medida de conta.

No fundo, a concepção volumétrica do tonel era eficaz em determinados contextos, como aqueles em que o que estava em causa era o "*porte*" do navio ou a sua arqueação. É o caso do mencionado direito de ancoragem, cobrado para o almirante, tal como é o caso do direito do marco dos navios, cobrado para o município de Lisboa[31]. Podem-se multiplicar os exemplos destes tipos de contextos, mas, para abreviar cito o relatório de Rui Dias de Vega, espião ao serviço do rei Fernando I de Aragão, sobre os preparativos da armada que em Portugal organizava D. João I em 1415, e que teve como destino, como se sabe, Ceuta. São identificados 80 navios, referidas as respetivas origens, capacidade em tonéis e número de indivíduos que compunham cada tripulação[32]. Estes 80 navios correspondem a 1/3 da armada que efetivamente foi a Ceuta, a qual era composta por 270 navios, 7000 homens de armas, 5000 besteiros e 20000 homens de pé[33].

Mas a concepção volumétrica do tonel nem sempre era satisfatória quando se tratava de calcular a capacidade efetiva de carga de um navio, ou seja a massa que ele era capaz de transportar em condições de razoável segurança. Isto porque a massa dos diferentes materiais ou produtos varia bastante, como é

30. Apesar da sinonímia existem de facto aplicações específicas para os termos tonel e tonelada e por isso não creio correto definir tonelada como unidade de medida volumétrica idêntica ao tonel, nem falar de uma "utilização indiferenciada dos termos tonel e tonelada" (Costa, L. *Naus e galeões na Ribeira de Lisboa. A construção naval no século XVI para a rota do Cabo*. Patrimonia, Lisboa, 1997: 67).

31. Este direito encontra-se regulamentado num diploma de D. João I, de 1406, no qual este monarca determina quais os direitos a cobrar pelo concelho de Lisboa ("*para ajuda de seus encargos*") em matéria de fretamento de navios, em razão das fraudes praticadas na matéria, os quais passavam a ser: a) um marco de qualquer navio de 100 tonéis que se na dita cidade fretar ou carregar, pago a meias pelos mercadores e pelo senhor do navio (antes eram 2 marcos); b) "*soldo por libra à razão do marco*" dos navios com menos de 100 tonéis (Marques, J. M. da S. (Ed.). *Descobrimentos portugueses..., op. cit.*: vol. 1, nº 211).

32. Dinis, A. (Ed.) *Monumenta Henricina*. Comissão Executiva das Comemorações do V Centenário da Morte do Infante D. Henrique, Coimbra, Lisboa, 1960-1974, 15 vols.: vol. 2, nº 57. O relatório está datado de 23 de Maio de 1415 e a conquista da praça norte africana ocorreu a 20 de Agosto de 1415.

33. Dinis, A. (Ed.) *Monumenta Henricina..., op. cit.*, vol. 2, nº 68.

evidente se compararmos o peso do mesmo volume de vinho e de ferro, por exemplo. A massa é expressa em termos de peso específico, tendo por base a água, cujo peso específico é 1. Por comparação com ela, por exemplo, o vinho tem um peso específico de 0,992, o azeite um peso específico de 0,915, o trigo um peso específico de 0,75 e o ferro um peso específico de 7,8.

Era vital, quando a carga tinha uma massa elevada mas um volume reduzido, que o seu cálculo expresso em unidades de massa estivesse dentro dos limites seguros de flutuabilidade do navio. Uma unidade de massa utilizada no transporte marítimo, vulgar no Mediterrâneo, era o quintal. No espaço atlântico vulgarizou-se sobretudo a tonelada.

A partir dos séculos XIV e XV o conceito de tonelada irá evoluir em relação com a massa, finalizando por ser aplicável a toda a massa deslocada, isto é, carga, navio, tripulação, mantimentos e equipamentos, ou a uma específica parte dela. Grande parte dessa evolução articula-se com o conceito de "*tonelagem*" e foi abordada num artigo clássico sobre o assunto, de Frederic C. Lane, no qual o autor distingue seis tipos diferentes de tonelagem (*gross registered tonnage, net registered tonnage, displacement tonnage, dead weight tonnage, measurement freight tonnage, old registered tonnage*)[34].

A concepção volumétrica do tonel ou da tonelada podia revelar-se ineficaz não somente do ponto de vista da segurança do navio, mas também do ponto de vista do cálculo dos fretes das mercadorias de alta densidade.

Como vimos a propósito dos pesos específicos, volumes idênticos podiam implicar massas muito diferentes. Os senhorios e os mestres dos navios tinham portanto por objetivo principal atingir a totalidade da massa disponível para transporte, variando o frete em função desse objetivo. Portanto, a rentabilização do negócio do transporte marítimo dependia em boa parte do sistema de arrumação de cargas a bordo, matéria que penso ser praticamente desconhecida para o período medieval.

34. Lane, F. "Tonnages, medieval and modern"..., *op. cit*.

Resta por esclarecer a questão da equivalência entre a tonelada e a unidade de massa representada pelo quilograma (kg), enquanto unidade de massa do SI (Sistema Internacional de Unidades). Questão que se revela mais complexa do que a questão da equivalência do tonel, e sobre a qual tenho neste momento, devo confessá-lo, mais dúvidas do que certezas.

A verdade é que a concepção volumétrica da tonelada nunca foi eliminada e perdurou, para determinados contextos e para as mercadorias de baixa densidade, a par da concepção da tonelada enquanto massa. Deste modo, muitos dos dicionários contemporâneos de linguagem náutica fornecem diferentes equivalências de tonelada. Por exemplo, 1,44 m^3 do ponto de vista do volume e 1000 kg do ponto de vista da massa[35].

O que defendo, no estado atual da investigação, é que estes valores não podem ser projetados automaticamente para a Idade Média. Se admitimos que o tonel cresceu ao longo do tempo então é legítimo pensar que a tonelada o tenha acompanhado e que a utilização não crítica dos valores contemporâneos do tonel e da tonelada conduzem em ambos os casos a equivalências inflacionadas.

É provável que a tonelada tenha conhecido nos séculos XIV e XV diferenças regionais e nacionais maiores do que as que conheceu nos séculos seguintes. Por outro lado, as equivalências a atribuir devem variar consoante a menor ou maior densidade das mercadorias. É o que sugerem dois casos quatrocentistas em que pude calcular equivalências.: *c*. 360 kg para uma tonelada de milho, em 1450[36], e *c*. 920 kg para uma tonelada de ferro, na segunda metade do século XV[37].

Para terminar, gostaria apenas de sublinhar a articulação entre a investigação sobre o tonel e a tonelada e alguns contributos recentes de estudos de história

35. Leitão, H., Lopes, J. *Dicionário da linguagem de marinha antiga e actual*. 2ª ed., Centro de Estudos Históricos Ultramarinos - Junta de Investigações Científicas do Ultramar, Lisboa, 1974: *s. v.*

36. Azevedo, P. (Ed.) *Documentos das chancelarias reais anteriores a 1531 relativos a Marrocos...*, *op. cit*. Tomo 1, nº 364 (numa carta de quitação a Diogo Afonso Malheiro, contador na comarca dos almoxarifados de Guimarães e Ponte de Lima).

37. Chiarini, G. *El libro di mercatantie et usanze de paesi...*, *op. cit*.: 156.

marítima, nomeadamente a demonstração de José Luis Casado Soto de que as réplicas dos navios de Colombo construídas em 1992 tinham o dobro da tonelagem dos originais[38] e a conclusão de Leonor Freire Costa sobre o salto na tonelagem das naus da Índia ocorrida nas primeiras décadas do século XVI[39]. Ambos, no fundo, dão razão ao famoso tratadista da construção naval do século XVI, Fernando Oliveira, que chamava a atenção para os consideráveis progressos verificados na construção naval durante esse século, bem como para as rápidas alterações de nomenclatura, perdendo-se rapidamente a memória das coisas antigas[40].

4. CONCLUSÃO

Foram obtidos três resultados concretos com este estudo. Em primeiro lugar, a verificação da uniformização do tonel na fachada atlântica medieval, em relação com a concepção volumétrica do navio, entre 1330-1360. Fenómeno que em si não tem nada de espantoso e que é explicável dentro dos processos de normalização e regulação inerentes aos sistemas metrológicos medievais. Em segundo lugar, implicando um afastamento crítico da bibliografia corrente sobre a matéria, onde predomina uma perspetiva imobilista dos sistemas metrológicos, o estabelecimento de uma proposta de evolução do tonel português nos séculos XIV a XIX, construída sobre a região mais regulada do território, a Estremadura, onde se situa a principal cidade portuária, Lisboa. De acordo com esta proposta, o tonel português de 50 almudes cresceu de 540 litros nos séculos XIV e XV, para 840 litros no reinado de D. Sebastião (1557-1578), até atingir os 910 litros em 1817-1819. Por fim, o esclarecimento do conceito de tonelada na época medieval e a sinalização da muito provável inflação dos valores de equivalência que lhe são correntemente atribuídos.

38. Citado por Castro, F. "Os navios dos séculos XVI e XVII: linhas gerais de evolução; unidades de medida e arqueio"..., *op. cit.*: 36. Já Quirino da Fonseca tinha chamado a atenção para o porte modesto dos navios portugueses quatrocentistas, nomeadamente da caravela. (Fonseca, Q. *Os navios do infante dom Henrique*. Academia das Ciências de Lisboa, Lisboa, 1933: 49, 51).

39. Costa, L. *Naus e galeões na Ribeira de Lisboa*..., *op. cit.*: 83.

40. Citado por Castro, F. "Os navios dos séculos XVI e XVII: linhas gerais de evolução; unidades de medida e arqueio"..., *op. cit.*: 18-19.

La sociedad jerezana y su implicación en el comercio atlántico: la producción y el comercio del vino (finales s. XV-inicios s. XVI)

Enrique José Ruiz Pilares
Universidad de Cádiz

1. INTRODUCCIÓN[1]

> *"Ciudad de mucha calidad. De familias ricas cuyo negocio principal es la labranza y la cría de ganado. Se coge mucho pan en fincas propias y muchísimo vino que transportan por el río Guadalete hasta el mar, donde embarcan. Hay abundante ganado de todas las especies. Existen oficiales de todos los oficios, trabajadores y pobres. La ciudad se divide en ocho collaciones"*[2].

1. Este trabajo forma parte del proyecto de investigación "Solidaridad y/o exclusión en las fronteras marítimas. Castilla en la Baja Edad Media", (HAR 2013/48433-(2-2-P), financiado por el Ministerio de Economía y Competitividad.

2. El origen de este censo fue recoger información para un reparto equitativo de los impuestos reales. La recopilación de la información se alargó casi una década hasta 1536. No obstante, se indica que los datos se refieren al

La opinión que transmitieron sobre la ciudad los oficiales regios encargados de redactar el censo general de pecheros de 1528 es la mejor referencia contemporánea de la realidad existente en Jerez en las primeras décadas del siglo XVI. Un reflejo de una sociedad en pleno proceso de apertura a las posibilidades que le ofrecía el mar, pero manteniendo un carácter rural como símbolo de identidad. A lo largo de estas páginas se profundizara en el análisis de la sociedad jerezana para dar sentido a los breves pero precisos informes que realizaron los comisionados regios.

Jerez de la Frontera poseía al inicio del reinado de los Reyes Católicos un alfoz que rondaba las 140.000 hectáreas[3]. Su término se extendía desde la sierra a la bahía de Cádiz.

Aunque la ciudad estaba situada en plena campiña, contaba con un enclave portuario cercano, El Portal. Se trataba de un puerto fluvial en el Guadalete que discurría a pocos kilómetros de la ciudad. Este río conectaba Jerez con la bahía de Cádiz y con el océano Atlántico

A pesar de la cercanía del medio marino, en los siglos XIII y XIV la vitalidad de la frontera con el reino nazarí de Granada había configurado una sociedad eminentemente rural, con un peso muy importante de las actividades agropecuarias y militares.

Las actividades marítimas no tomaron protagonismo hasta el siglo XV, en la fase final de la guerra con Granada. Esta situación explica que la zona costera no contase con una población estable hasta 1483, cuando los monarcas despojaron a Jerez del territorio limítrofe con el mar para fundar la villa de Puerto Real (Véase

pago de los servicios de los años 1527 y 1528, *Censo de Pecheros: Carlos I,* 1528. Instituto Nacional de Estadística, II, Madrid, 2008: 136. Otra versión del texto con un contenido complementario: "*Es ciudad de mucha calidad y gente rica cogen mucho pan, aceite y gran cantidad de vino. Tienen ganado vacuno y ovejuno, puercos, yeguas y colmenas. Hay un río que sale de la mar donde cargan barcos con vinos e aceites, para enviar por la mar",* García España, E. "Censo de población españoles", *Revista de Estadística Española,* 128, 1991: 457.

3. Según las precisiones de Emilio Martín rondaba las 139.320 hectáreas. Sobre la formación de este inmenso término nos remitimos a su obra: Martín Gutiérrez, E. *La organización del paisaje rural durante la Baja Edad Media: el ejemplo de Jerez de la Frontera*. Servicio de Publicaciones de las Universidades de Sevilla y Cádiz, Sevilla, 2004: 15-19.

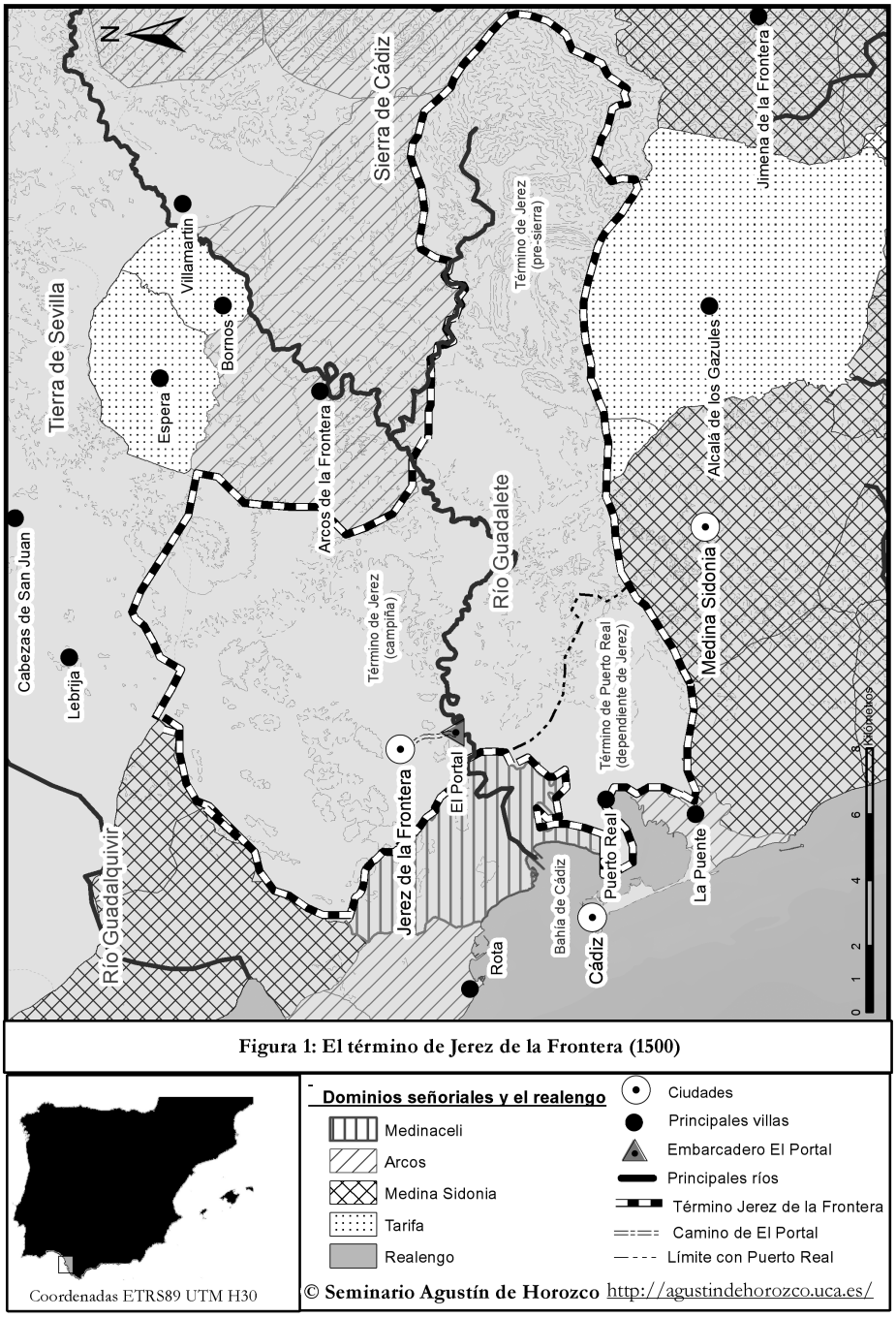


Figura 1: El término de Jerez de la Frontera (1500)

Figura 1. Cartografía realizada con los Sistemas de Información Geográfica del Seminario "Agustín de Horozco" de Estudios Económicos de Historia Antigua y Medieval (Universidad de Cádiz) del que soy investigador (www.agustindehorozco.uca.es).

figura 1)[4]. El final de la frontera con el mundo nazarí, la vitalidad de las rutas que cruzaban el Atlántico y el Mediterráneo, la llegada de mercaderes foráneos, el desarrollo de la artesanía local, fueron diferentes factores interconectados que paulatinamente estimularon la economía de cara a la exportación de los excedentes del mundo rural[5].

A finales del siglo XV el "complejo portuario de la Bahía" (figura 2)[6] situado en un lugar estratégico de paso de las rutas del comercio internacional, se había convertido en un referente para la exportación hacia los mercados internacionales en estrecha relación con Sevilla y su "antepuerto" de Sanlúcar como ha señalado hace unos años Enrique Otte[7]. Aunque Cádiz y El Puerto de Santa María eran las ciudades portuarias más importantes de la zona, Jerez,

4. Esta localidad fue fundada por la Corona con el propósito de contar con un puerto de realengo en la costa gaditana. El resto de los concejos estaban en manos de diferentes señores jurisdiccionales. Un lustro después, en 1488, la villa pasó a manos de Jerez. Los Reyes Católicos en plena Guerra de Granada, necesitados del apoyo de la importante hueste que aportaba Jerez, entregaron la jurisdicción de la villa al concejo jerezano. Esta situación se mantuvo hasta 1539, cuando el emperador Carlos I concedió de nuevo término propio a la villa fundada por sus abuelos. Un estudio sobre toda la problemática que suscitaron las relaciones entre Jerez y su villa en Martín Gutiérrez, E. *La identidad rural de Jerez de la Frontera: territorio y poblamiento durante la Baja Edad Media*. Universidad de Cádiz, Cádiz, 2003: 123 y ss.; Iglesias Rodríguez, J. J. *La villa de Puerto Real en la Edad Moderna, 1483-1812*. Fundación Unicaja, Sevilla, 2002: 12-40.

5. Bello León, J. M. *Extranjeros en Castilla, 1474-1501: notas y documentos para el estudio de su presencia en el reino a fines del siglo XV*. Instituto de Estudios Hispánicos de Canarias-Centro de Estudios Medievales y Renacentistas de la Universidad de La Laguna, La Laguna, 1994: 41 y ss.

6. Varios autores han utilizado el concepto de "Complejo portuario" para referirse a las interacciones existentes entre los puertos de la zona. Enrique Otte hace uso del término refiriéndose al "complejo portuario de la Baja Andalucía". Para el autor se trataba de un entramado de puertos interconectados donde El Guadalquivir era la arteria central del entramado. Este abarcaba toda la costa Atlántica andaluza desde los puertos onubenses a Gibraltar, bajo la órbita de Sevilla, Otte, E. *Sevilla y sus mercaderes a fines de la Edad Media*, Sevilla. Fundación el Monte, Sevilla, 1996: 105-108. Sin negar la preponderancia sevillana, en los últimos años se han analizado los puertos de la bahía gaditana como un sistema propio, marcado por sus propias singularidades y problemáticas dentro del marco de las conexiones en el atlántico andaluz. Un análisis bajo términos sistémicos para la zona en González Zalacaín, R. "De puerto a puerto. Las relaciones entre los puertos de la Bahía de Cádiz (Siglos XV-XVI)", Aznar Vallejo, E., González Zalacaín, R. (Eds.) *De mar a mar: los puertos castellanos en la Baja Edad Media*. Universidad de La Laguna, La Laguna, 2016: 147-178. Agradezco al autor que me proporcionase el estudio y su punto de vista sobre el particular. Reflexiones interesantes sobre la comprensión de la realidad portuaria bajo estas nociones en Igual Luís, D. "Non ha porto alcuno, ma solo spiaggia. La actividad marítima valenciana en el siglo XV", *Aragón en la Edad Media* 25, 2014:101-134.

7. Otte, E. *op. cit*. Sanlúcar en le desembocadura del Guadalquivir fue un punto estratégico del comercio marítimo. En manos del duque de Medina Sidonia provocó no pocos problemas al concejo sevillano, Moreno Ollero, A. *Sanlúcar de Barrameda a fines de la Edad Media*. Diputación de Cádiz, Cádiz, 1983.

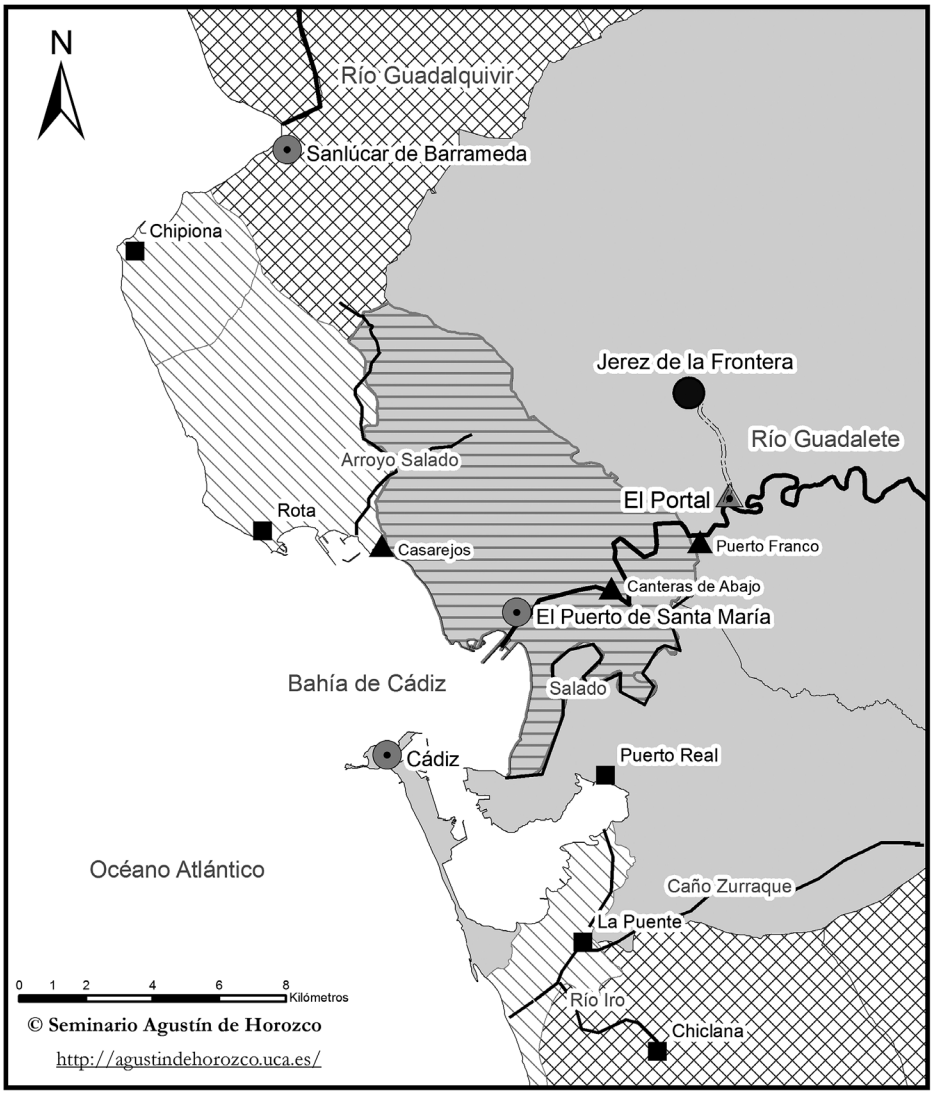


Figura 2: El complejo portuario de la Bahía de Cádiz (1500)

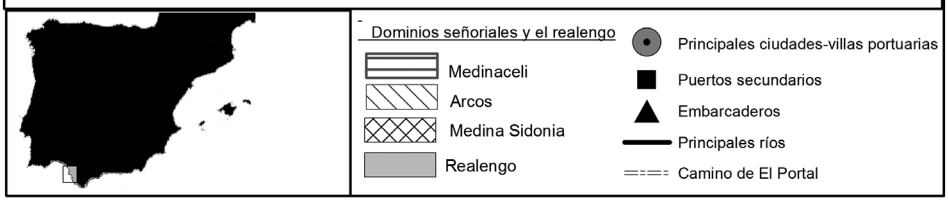


Figura 2.

a través del embarcadero de El Portal se estaba convirtiendo en un punto de referencia para el comercio marítimo de la época[8]. Tras los enclaves principales, el complejo portuario contaba con una red de villas portuarias secundarias –especialmente Rota y Chipiona-. En tercer lugar, toda una serie de pequeños embarcaderos, en algunos casos difíciles de precisar geográficamente. En el Guadalete, entre Jerez y El Puerto, destacan los enclaves de Puerto Franco o Las Canteras de Abajo[9].

A pesar de gozar de una buena posición geoestratégica que le permitía convertirse en uno de los núcleos más prósperos de la zona, la situación geopolítica de la ciudad de Jerez dentro del marco del litoral gaditano no era sencilla. El buen funcionamiento del complejo portuario de la Bahía de Cádiz y sus territorios inmediatos dependía de un equilibrio precario de intereses entre las diferentes ciudades y villas de la zona. Hasta enero de 1493, cuando la jurisdicción sobre Cádiz fue recuperada por la Corona castellana, Jerez había sido la única población de realengo de la zona desde mediados del siglo XV. El resto de los municipios costeros y de la cuenca del Guadalete pertenecían a las principales casas nobiliarias del reino de Sevilla, tal como se refleja en las figuras 1 y 2[10]. Esta realidad provocó no pocos enfrentamientos entre los

8. Los medievalistas ha centrado en las últimas décadas su atención en el análisis de la Baja Andalucía y las circunstancias que permitieron el despegue económico desde mediados del siglo XV. La clave estuvo sin duda en el mar. Una obra ya clásica pero que resume perfectamente esta realidad es Collantes de Terán Sánchez, A. y García Baquero González, A. (coords.) *Andalucía 1492: razones de un protagonismo*. Algaida, Sevilla, 1992. Para no dilatarnos en la exposición bibliográfica, nos remitimos a la aportada por los trabajos llevados a cabo en los últimos años por el grupo de investigación *Castilla y el Mar* dirigido por el profesor Eduardo Aznar Vallejo, que nos han transmitido interesantes propuestas sobre el particular. Para el caso jerezano en especial González Zalacaín R., Gómez Muñoz, V. "Jerez y el Mar en la Baja Edad Media", González Jiménez, M., Sánchez Herrera, J. (Eds.) *750 aniversario de la incorporación de Jerez a la Corona de Castilla: 1264-2014*, Servicio de Publicaciones del Ayuntamiento de Jerez, Jerez de la Frontera, 2014: 307-328. Sobre Jerez en el contexto de los puertos andaluces destacan otras aportaciones del grupo; Gómez Muñoz, V., Bello León, J. M., González Zalacaín, R. "Nuevas propuestas con viejas fuentes: la documentación para el estudio de los puertos andaluces en la Época de los Descubrimientos", *XX Coloquio de Historia Canario Americana. Homenaje a Francisco Morales Padrón. Sevilla-Canarias-América. El Atlántico como espacio de encuentro*. Las Palmas de Gran Canaria, 2014: 180-192.

9. Referencias sobre estas villas portuarios y pequeños enclaves en Muñóz Gómez, V., González Zalacaín, R. "Jerez y el mar…", *op. cit*.: 309-315.

10. Ver al final del texto. Jerez se encontraba prácticamente rodeada por las posesiones de los grandes señores. La casa de Medina Sidonia poseía Sanlúcar de Barrameda y Trebujena al Norte y Medina al sur. La casa de Arcos tenía el dominio jurisdiccional de Rota y Chipiona al oeste y Arcos de la Frontera al este. Al sur controlaban desde 1490 La Puente de Cádiz –actualmente San Fernando-. Además, Cádiz había sido suya hasta 1493. Los Medinaceli

diferentes señores y la ciudad de Jerez por hacer prevalecer sus preeminencias fiscales y económicas sobre el resto de los puertos de la zona. Especialmente fueron habituales los desacuerdos entre Jerez y El Puerto de Santa María, en manos de los Medinaceli[11].

No obstante, a pesar de todo, la Bahía de Cádiz se había convertido en un lugar próspero para el comercio, y por encima de los conflictos locales cotidianos, los diferentes núcleos de población de la zona consiguieron sacar beneficios de las oportunidades que les ofrecían su lugar estratégico en las rutas comerciales de la época[12]. Jerez se convirtió en el gran productor agropecuario de la comarca y el segundo núcleo de población más importante del reino de Sevilla, siendo el núcleo redistribuidor de los productos importados hacia el mercado interior. El mejor reflejo de esta realidad es que los tratos eran diarios en la ciudad y su feria bianual fue el mejor exponente de la atracción de capitales y comerciantes de destinos muy diversos[13].

---

controlaban El Puerto de Santa María justo en la desembocadura de El Guadalete. Al sur, los Ribera controlaban Alcalá de los Gazules. Estas cuestiones han sido abordadas por Ladero Quesada, M. A. *Andalucía en el siglo xv. Estudios de historia política*, C.S.IC., Madrid, 1974, y "Los señoríos medievales en el ámbito de Cádiz y Jerez de la Frontera", *En la España medieval* 2, 1982: 543-572; Collantes de Terán Sánchez, A. "Los señoríos andaluces: análisis de su evolución territorial en la Edad Media", *Historia. Instituciones. Documentos* 6, 1979: 89 -112.

11. Franco Silva, A. "Los pescadores del Puerto de Santa María y sus problemas a comienzos del siglo XVI", *Historia, Instituciones y Documentos* 22, 1995: 200; González Arce, J. D. "Actividad económica y exacciones fiscales. El almojarifazgo de Jerez en los siglos XIII-XV", González Jiménez, M., Sánchez Herrero, J. *Congreso 750 Aniversario de la incorporación de Jerez a la Corona de Castilla: 1264-2014*, Jerez de la Frontera, 2014: 221-248.

12. González Zalacaín, R. "De puerto a puerto…" *op. cit.*

13. El estudio de la feria y el mercado interno de la ciudad es uno de los temas que carece de atención por parte de los historiadores que se han dedicado al estudio de esta ciudad. Un vistazo rápido a los protocolos notariales de la época nos dan una idea de la vitalidad del comercio en la ciudad. Para una visión general nos seguimos remitiendo a las aportaciones de Sancho de Sopranis, H. *Historia Social de Jerez de la Frontera al fin de la Edad Media*. Centro de Estudios Históricos Jerezanos, I, Jerez de la Frontera, 1959: 71-72, e *Historia de Jerez de la Frontera*. Centro de Estudios Históricos Jerezanos, I, Jerez de la Frontera, 1964: 345-347. Para el caso de la feria jerezana referencias al particular en la obra general de Ladero Quesada, M. A. *Las ferias de Castilla. Siglos XII a XV.* Comité Español de Ciencias Históricas, Madrid, 1994.

2. LA SOCIEDAD JEREZANA A FINALES DE LA EDAD MEDIA

La ciudad estaba gobernada en tiempo de los Reyes Católicos por un reducido número de familias de corte caballeresco. Estos estaban vinculados a través de una compleja red de enlaces matrimoniales que salvaguardaba su posición predominante en la sociedad. La mayor parte de la propiedad urbana y rural se encontraba en manos de este grupo social. Su participación en las actividades militares fronterizas y el servicio a la Corona y a las grandes familias nobiliarias andaluzas, les había permitido acumular importantes prebendas económicas que se tradujeron en una posición predominante social, política, cultural y económica[14].

Apenas una docena de familias controlaban el concejo jerezano. Villavicencio, Vargas, Dávila, Riquel, Villacreces, Vera y López son los apellidos que fácilmente se localizan en las fuentes escritas cuando nos aproximamos al análisis de la élite política. Copaban las regidurías y las juradurías, los oficios que controlaban la vida política de la ciudad[15]. Solo la instauración definitiva de la figura del corregidor en la ciudad por parte de los Reyes Católicos en 1477 limitaba el ejercicio del poder por parte de la élite. En un escalón inmediatamente inferior, se situaban toda una serie de linajes caballerescos de cierto renombre, íntimamente vinculadas con las familias de la élite política, que intentaban medrar para conseguir oficios menores[16].

14. Un análisis profundo de las principales familias jerezanas bajomedievales en la obra de Sánchez Saus, R. *Linajes medievales de Jerez de la Frontera*. Editorial Guadalquivir, Sevilla, 1996.

15. Para conocer detalladamente la composición y el ejercicio del poder por estas familias nos remitimos también a nuestro trabajo Ruiz Pilares, E. "El papel de los matrimonios en la configuración de las relaciones de poder en las élites bajomedievales castellanas. La aplicación del *Social Networks Analysis* en Jerez de la Frontera (1475-1500)", Norba. Revista de Historia 24, 2011: 13-34. Copaban la mayor parte de las veinticinco regidurías vitalicias, con derecho a voz y voto en el cabildo. Lo mismo ocurría con la veintena de juradurías existentes. Estos oficios a finales del siglo XV guardaban poca relación con sus funciones originarias en el siglo XIII en Andalucía. Pasaron de ser cargos de representación vecinal a oficios vitalicios con voz en el concejo que servían de antesala al acceso al regimiento. Un análisis detallado de la problemática y una bibliografía actualizada sobre el panorama de la investigación en Ruiz Pilares, E. J. "El gobierno de la ciudad: El concejo de Jerez de la Frontera a fines de la Edad Media", González Jiménez, M., Sánchez Herrero, J. (Eds.) *750 aniversario de la incorporación de Jerez…, op.cit.*: 65-84.

16. La figura del corregidor y las familias caballerescas de segundo orden en Ruiz Pilares, E. J. "El gobierno de la ciudad…, *op. cit.*: 76-80.

Pero estas familias solo representaban un pequeño porcentaje de la población. La mayor parte se dedicaba a actividades agrícolas. Era el caso de los jornaleros y los pequeños propietarios. Aunque contasen con pequeños pedazos de tierras, trabajaban en las medianas y grandes propiedades de las familias de la élite para su subsistencia. Además, lo habitual es que por sus tierras pagasen anualmente un censo a las instituciones eclesiásticas o a los miembros de las citadas familias[17].

Más afortunada era la situación de los sectores artesanales y mercantiles, que se encontraban en un proceso de desarrollo económico a lo largo del siglo XV[18]. En este grupo destacan toda una serie de oficios vinculados con el mar, como detallaremos a continuación. A primera vista, puede parecer que tuvieron poco margen de acción política, ya que no existían órganos de representación de carácter perchero que sirviesen de plataforma política para sus demandas, como ocurría en el centro y norte peninsular[19]. Tampoco tenían fuerza política los oficios, poco organizados y controlados por la institución concejil[20]. No obstante, estos grupos económicos supieron jugar un papel dinámico en la ciudad, llegando a alcanzar en ocasiones los oficios concejiles de gestión, pero

17. El papel del campesinado jerezano ha sido analizado en diferentes trabajos por Martín Gutiérrez, E. *La identidad rural de Jerez de la Frontera…, op. cit.*; "Los contratos de siega en Jerez de la Frontera en la Baja Edad Media", *Historia. Instituciones. Documentos* 26, 1999: 280-317; y "Peasants in Andalusia during the Lower Middle Ages: the State of the Question in the Kingdom of Seville", *Imago temporis. Medium Aevum* 3, 2009: 249-289.

18. Jerez carece de un buen estudio sobre el artesanado. Solo el sector, textil, y para la primera mitad del siglo XV, ha sido objeto de un trabajo específico por parte de Abellán Pérez, J. *La industria textil jerezana en Jerez de la Frontera (de finales del siglo XIV a mediados del siglo XV)*. Servicio de Publicaciones del Ayuntamiento de Jerez de la Frontera, Jerez de la Frontera, 1993. Para el resto de los oficios nos remitimos a los diferentes capítulos que dedica Sancho de Sopranis en la obras citadas en la nota 14.

19. Los diputados de las collaciones y los jurados fueron oficios mediatizados por familias de segundo orden que conseguían paliar con estos oficios de representación sus aspiraciones políticas, Ruiz Pilares, E. J. "El gobierno de la ciudad…, *op. cit.*: 78-80. Era una realidad muy diferente a la analizada en otras zonas de la Corona por Monsalvo Antón, J. M. "La participación política de los pecheros en los municipios castellanos de la Baja Edad Media. Aspectos organizativos", *Studia Historica. Historia Medieval* VII, 1989: 37- 93; o Solórzano Telechea, J. A. "'Commo uno más del pueblo'. Acción colectiva y ambiciones políticas del Común en las villas portuarias de Cantabria en la Baja Edad Media, *Edad Media: revista de historia* 14, 2013: 239-257.

20. Las actas capitulares y las ordenanzas jerezanas nos presentan una completa dependencia de los oficios a la institución concejil, que participaba activamente en el nombramiento de sus alcaldes y veedores. La redacción de sus ordenamientos se realizaba por comisiones mixtas entre el poder municipal y representantes de los oficios. Carmona Ruiz, M. A., Martín Gutiérrez, E. *Recopilación de las Ordenanzas del Concejo de Xerez de la Frontera Siglos XV-XV*. Servicio de Publicaciones de la Universidad de Cádiz, Cádiz, 2010.

sobre todo, tomando en arrendamiento las rentas concejiles. Además, cuando actuaban colectivamente, podían presionar al concejo para conseguir acuerdos lo más beneficioso posible para ellos[21]. Incluso hubo algunos personajes, especialmente comerciantes genoveses, caso de los Adorno y los Spínola, que desde finales del siglo XV fueron ocupando algunos puestos importantes en la vida política de la ciudad utilizando su dinero para conseguir matrimonios ventajosos que les integrasen en esta compleja red familiar[22].

3. LA PRODUCCIÓN AGROPECUARIA Y EL AUGE ECONÓMICO JEREZANO A FINALES DEL SIGLO XV

Negar el carácter rural de la sociedad jerezana no tendría sentido. El amplio alfoz con el que contaba la ciudad a fines del medievo la convertía en una de las comarcas agropecuarias más importantes del reino de Sevilla. Se observa un carácter eminentemente rentista -cuyo producto más representativo es el cereal- frente a la testimonial inversión inmobiliaria y comercial[23]. Los patrimonios de los miembros de su élite sociopolítica durante el reinado de los Reyes Católicos reflejan el peso de la propiedad agrícola, El profesor Sánchez Saus hace unos años al trabajar el patrimonio del jurado Martín Dávila, y nosotros recientemente en una publicación sobre los bienes del veinticuatro Pedro Camacho de Villavicencio, hemos podido constatar esta realidad[24]. Los abundantes datos

21. Así hemos podido comprobarlo en la actitud que mostraba el concejo cuando un colectivo importante de vecinos proponía la realización de ciertas mejoras en el trazado viario, Ruiz Pilares, E. J. "La política viaria municipal a finales de la Edad Media: El caso de Jerez de la Frontera", *Norba: Revista de Historia* 25, 2012: 35-50, en especial páginas 36-37.

22. Ruiz Pilares, E. J., "La oligarquía jerezana y la patrimonialización de los oficios concejiles (siglos XIII-XV)", *Revista Historia de Jerez* 16-17, 2012: 1-10.

23. En el caso concreto de la inversión inmobiliario sirve de ejemplo el caso del jurado Martín Dávila. A pesar de contar con un buen número de tributos situados sobre la propiedad urbana, su valor es reducido frente al peso de la propiedad rural. Todos los tributos sumados le permitían recaudar anualmente a Martín Dávila 17.625 maravedíes, valorados en su inventario de bienes en 172.850 maravedíes. Una cantidad destacable, que lo convertían en uno de los personajes que más invirtieron en los inmuebles urbanos. No obstante, la cantidad es insignificante si tenemos en cuenta que su patrimonio agropecuario fue valorado en más de 5 millones de maravedíes, Sánchez Saus, R. "De los patrimonios nobiliarios en la Andalucía del siglo XV: los bienes del caballero Jerezano Martín Dávila (+ 1502)", *Anuario de Estudios Medievales* 18, 1988: 469-485.

24. Sánchez Saus, R. *ibídem;* Ruiz Pilares, E. J. "El mayorazgo del veinticuatro Pedro Camacho de Villavicencio "el rico" (1507) El patrimonio del caballero jerezano más acaudalado de su tiempo", *En la España Medieval* 35, 2012: 317-347.

que hemos podido recoger sobre el conjunto de la élite para la redacción de nuestra futura tesis doctoral no hacen más que confirmar las conclusiones adelantadas[25].

Una actitud más activa se observa en el caso del aceite, ocupándose algunos de estos terratenientes personalmente de la contratación de los jornaleros y adquiriendo molinos para maximizar la producción[26]. Pero a diferencia de lo que ocurría en el Aljarafe sevillano, parece que no se trataba de un producto orientado hacia el comercio exterior, sino a su redistribución por el mercado local. No se ha localizado ningún flete de aceite en los años analizados, que abarcan de 1470 a 1520. Además, todas las ventas localizadas se reducen a pequeñas cantidades vendidas a vecinos de la localidad o núcleos cercanos[27].

A pesar de lo señalado, hubo una gama de personajes que supieron involucrarse en la nueva realidad social jerezana, apostando por los negocios más especulativos que estaban trayendo nuevos aires a la ciudad. El principal producto fue el vino, como veremos más adelante, pero no fue el único que permitió activar la economía jerezana a fines del medievo. Tal como se ha podido constatar en los últimos estudios sobre la economía jerezana, podemos rastrear una realidad económica cada vez más rica en matices conforme analizamos otros sectores de la sociedad.

25. La tesis se está realizando en el Área de Historia Medieval de la Universidad de Cádiz bajo la dirección de los profesores Alfonso Franco Silva y Emilio Martín Gutiérrez, *El Poder en el Concejo de Jerez de la Frontera en el reinado de los Reyes Católicos (1474-1504.): espacios, ámbitos y recursos*.

26. El jurado Pedro Tocino, poseedor de un buen número de olivares, no dudo en adquirir molinos para mejorar el rendimiento de su explotación, *Archivo Municipal de Jerez de la Frontera* (en adelante *AMJF*), *Protocolos Notariales* (en adelante *PN*), 1490, escribano Bartolomé de Maya, fol. 326. Lo mismo ocurría con el terrateniente más poderoso de la ciudad, el veinticuatro Pedro Camacho, poseía dos molinos que no sólo le servía para producir su aceite, sino que, arrendado a terceros, le reportaba importante beneficios, *AMJF ,PN*, 1504, escribano Juan Román, fol. 70r.

27. El mejor ejemplo nos lo proporciona el veinticuatro Rodrigo de Vera. De 1515 hemos localizados cuatro ventas, con cantidades comprendidas entre el quintal y medio y los doce quintales, *AMJF, PN,* 1515, escribano Luís de Llanos, 1515, comprendidos entre los folios. 868r-1184v. Cantidades muy reducidas si tenemos en cuenta que desde Sevilla se exportaban de media 75 toneladas de aceite según los datos proporcionados por Otte, E. *op. cit*: 115-116. Si un tonel aproximadamente eran 10 quintales, podemos estimar que las ventas de Rodrigo de Vera, como ocurría con otros miembros de la élite, responden a un consumo local,

Hace unas semanas ha salido a la luz un trabajo de Emilio Martín donde se constata como la cabaña ganadera jerezana rondaba las 20.000 cabezas de ganado vacuno en 1519[28]. La mayor parte del ganado no estaba en manos de la élite política sino de las familias caballerescas de segundo orden y de mercaderes genoveses. El mejor ejemplo es el jurado Antón Benítez. Es el personaje que aparece con un mayor número de cabezas de ganado -1.000 vacas-. No pertenece a ninguna de las principales familias de la ciudad. Accedió al oficio concejil en 1495 tras adquirirlo ilegalmente mediante compra. Se trataba de un hombre hecho a sí mismo. Descendiente de modestos ganaderos de la ciudad, supo granjearse un importante patrimonio a través de la cría de ganado vacuno y de bueyes, estos últimos para arrendarlos a los labradores para sus labores agrícolas[29].

Sin minusvalorar la importancia del abastecimiento cárnico de la comarca, la clave para comprender el peso de la cabaña ganadera se encontraba en las pieles de los animales[30]. La lana, pero sobre todo el cuero vacuno, fue junto a la industria vinatera, el sector más pujante de la economía jerezana a tenor de los datos que se desprender de los protocolos y actas capitulares de la ciudad. La llegada de los mercaderes foráneos no se puede entender sin el peso que a finales del siglo XV tenían en Jerez estos productos. Por regla general, los grandes ganaderos jerezanos no vendían directamente la corambre a los mercaderes[31]. Aunque es cierto que algunos propietarios disponían de

28. Martín Gutiérrez, E. *Paisajes, ganadería y medio ambiente en las comarcas gaditanas. Siglos XIII al XVI*. Servicio de Publicaciones de la Universidad de Cádiz y Servicio de Publicaciones de la Universidad de Extremadura, Cádiz-Cáceres, 2015.

29. Le granjeó no pocos problemas con familias mejor posicionadas socialmente para adquirir un puesto capitular. Por ello no extrañaba que los caballeros y vecinos de la collación de San Miguel, donde era jurado, enviaran un escrito a la reina Juana en 1515 señalando que "*somos certificados que Antón Benítez es labrador e ovo tratado con Juan de Robles corregidor que fue desta çibdad, de le comprar su ofiçio de juraduría"*, cita en Abellán Pérez, J. *Documentos de Enrique IV de Castilla (1454-1474)*. Agrija ediciones, Sevilla, 2010: XX. A pesar de que sus ascendientes tenían orígenes humildes -su padre se dedicaba a criar y arrendar bueyes- realizó una impecable estrategia matrimonial de ascenso social con sus hijos en los que invirtió su patrimonio. Destacar la dote de 300.000 maravedíes que entregó a su hija en 1514 conformada por 1.000 ovejas, 20 bueyes, una casa y 60.000 maravedíes en ajuar, *AMJF, PN,* 1514, escribano Luís de Llanos, fol. 1168v.

30. La carne era sin duda uno de los productos más importantes del mercado jerezano. Ver al respecto ver Martín Gutiérrez, E. *op. cit.:* 75-83.

31. Suponemos que existen excepciones, sobre todo si tenemos en cuenta que algunos de los grandes propietarios de ganado eran personas muy vinculadas con los negocios mercantiles. Es el caso del genovés Jácome Ador-

carnicerías donde situaban a personas de su entorno para sacar el mayor partido económico al mercado de la piel, lo habitual fue que los carniceros que cortaban y despellejaban a las reses trataran directamente con los mercaderes la venta del producto[32].

Dando nombre propio al negocio de la corambre jerezana, serán los Fate, familia de carniceros jerezanos de la collación de San Miguel, los que mayor partido sacaron de estas ventas. Alonso Fate, y su compañero el carnicero Pedro Bernal, vendieron en 1505 unos 46 quintales de cueros por 45.000 maravedíes al mercader catalán Rafael Fonte. Ese mismo año acordaron abastecer al dicho mercader durante los tres años siguientes con todos los cueros vacunos que cortasen en sus carnicerías[33]. El hijo de Alonso Fate, Francisco, tomó el relevo de su padre en la carnicería jerezana. El primer contrato data de 1515, cuando proporcionó al mercader catalán Jaime de Luna 100 quintales de corambre vacuna[34]. Sus negocios con mercaderes catalanes y genoveses siguen sucediéndose en los años siguientes. Destacando los 250 quintales que vendió en 1523 a la compañía de mercaderes catalanes encabezada por Rafael Fonte, personaje con el que el padre tuvo estrechas relaciones durante años[35]. Creemos que estos datos, son lo suficientemente relevantes para entender el papel dinamizador de los sectores medios jerezanos en el comercio jerezano.

---

no, el escribano Pedro Camacho de Villavicencio, o del jurado Alonso de Cabra, que contaban con un importante número de cabezas de ganado en 1519, Martín Gutiérrez, E., *op. cit.*: 163-168.

32. El veinticuatro Alvar López es buen ejemplo de ello. Poseedor de una gran cabaña ganadera, que en 1471 ascendía a 331 cabeza de ganado vacuno, AMJF, PN, 1471, escribano Gonzalo Román, fol. 517v. Poseía una carnicería en la que situaba a un hombre de confianza para cortar su ganado. Esta le fue transmitida a inicios del siglo XVI a su hijo y heredero de su veinticuatría, Fernán López, *AMJF, PN*, 1500, escribano Juan Román, fol. 185r.

33. *AMJF, PN,* 1505, escribano Juan Román, folios 237v, 262r y 322r respectivamente. El mejor reflejo documental de estos negocios son las cantidades a las que ascendían los impuestos municipales sobre la carne una de las tasas donde solía recaudarse la venta de este producto. En este sentido, la dicha alcabala de los dos carniceros mencionados ascendía en 1506 a 151.000 maravedíes, *AMJF, PN*, 1506, Juan Román, fol. 236r.

34. *AMJF, PN*, 1515, escribano Antón de Alarcón, fol. 198v.

35. *AMJF, PN*, 1523, escribano Juan de Ambrán, fol. 209v.

4. JEREZ Y SU RELACIÓN CON EL MAR: ACTIVIDADES ECONÓMICAS Y MILITARES

En 1497 los carreteros de Jerez de la Frontera protestaron ante el concejo de la ciudad de las malas condiciones del camino que unía Jerez con su muelle fluvial, El Portal. Según este colectivo, en *"el invierno con las muchas lluvias se dañaba cada año a causa del arroyo de Guadabajaque"*. Propusieron al gobierno de la ciudad que se comprasen tierras linderas al camino para poder ensancharlo y alejarlo un poco del curso de agua[36]. Los problemas se sucedieron en los años siguientes. En 1530, los carreteros señalaron que "*los mejores tratos de Jerez son las mercaderías e vinos que se sacan por el río del Portal, y por estar el camino mal y pasos peligrosos, se ahogan los bueyes y no se puede andar, subiendo el precio de las mercaderías"*. En esta ocasión fueron ellos los que se comprometieron a asumir los costes, trayendo cascajo y piedra para repararlo[37]. Creo que estos pasajes de las actas capitulares jerezanas son un buen punto de partida para este epígrafe. Viene a reforzar lo expuesto por los que confeccionaron el censo de pecheros de 1528. Los propios contemporáneos nos transmiten de manera muy gráfica la importancia que tenía el medio fluvial y marino para la prosperidad económica de la sociedad jerezana[38].

El análisis realizado sobre la creciente importancia de las importaciones del cuero nos sirve para introducir de pleno a la ciudad en su vertiente marítima. Jerez nunca vivió de espaldas al mar, ya que el Guadalete siempre permitió unos fluidos contactos con la Bahía de Cádiz, pero no fue hasta finales del siglo XV cuando la sociedad jerezana se implicó directamente en las posibilidades que le ofrecía el mar. Jerez de la Frontera estaba preparada para ello. Contaba con una importante población y un rico alfoz, que tal como acabamos de señalar, le permitieron insertarse competitivamente dentro de los circuitos comerciales de la época.

36. *AMJF, Actas Capitulares* (en adelante *AC*), 1505, fol. 569v.

37. AMJF, AC, 1530, fol. 153r.

38. Ruiz Pilares, E. J. "La política viaria municipal...", *op. cit*.

La actividad comercial y marítima se reflejaba en una serie de oficios relacionados con el mundo marítimo y portuario. Entendemos el concepto de *gentes de mar* en un sentido amplio como fue planteado en el "VIII Encuentro Internacional de Nájera" de 2011[39]. Si tomamos como referencia el año de 1490 –con un registro notarial significativo –se extraen los siguientes datos[40]. Relacionados con las actividades de construcción y la reparación de embarcaciones solo hemos localizado un calafate. Probablemente algunos de los carpinteros fuesen de ribera pero no se precisa en la documentación notarial. En cualquier caso, no debe extrañarnos el reducido número de estos oficiales ya que en El Portal las embarcaciones solo estaban de paso, fondeadas en la bahía de Cádiz. Sí era habitual, en cambio, que en la zona hubiese pequeños barcos de pesca[41]. En 1490 había seis pescadores y un número no identificado de pescaderas que se dedicaban a la venta del producto en el mercado local. Había algunos maestres de embarcaciones que, aunque avecindados en El Puerto de Santa María donde se encontraban sus navíos, tenían la categoría de estantes. También tenemos constancia de almojarifes dedicados al cobro de impuestos recaudados en el muelle de El Portal[42]. Sobre el personal portuario dedicado a la carga y descarga nada sabemos, aunque tenemos constancia de construcciones –viviendas e infraestructuras –situadas en torno al muelle.

La relación de oficiales es más abundante si del apartado estrictamente portuario pasamos a los oficios relacionados con la comercialización de los productos del campo. Centrándonos exclusivamente en la producción del vino y sin abandonar la documentación notarial de 1490, localizamos 26 carreteros y 7

39. El concepto de *gentes de mar* fue ampliamente debatido en los Encuentros Internacionales del Medievo de Nájera dedicado a la temática hace pocos años. En ellos se llegó a la conclusión de que el concepto debía entenderse en un contexto mucho más amplio que el grupo reducido de personas que vivían directamente del mar. Nos remitimos a su publicación en Solórzano Telechea, J. A., Bochaca, M., y Aguiar Andrade, A. (Eds.) *Gentes del mar en la ciudad atlántica medievales*. Instituto de Estudios Riojanos, Logroño, 2012.

40. Los datos nos han sido proporcionados por José Antonio Mingorance Ruiz, a quien agradezco las facilidades ofrecidas para la redacción de este trabajo.

41. Abellán Pérez, J. "Las pesquerías jerezanas en el siglo XV: técnicas de pesca, especies y comercialización", González Jiménez M., Sánchez Herrero, J (Eds.), *op. cit*. :153-174.

42. Sobre estos recaudadores algunas referencias en Múñoz Gómez, V., González Zalacaín, R. "Jerez y el mar"..., *op. cit:* 358-359.

toneleros[43]. A los mercaderes les dedicaremos nuestra atención a continuación. Hay un número abundante de corredores que actuaban de intermediarios en las negociaciones. Para que las operaciones llegasen a buen puerto fueron claves diferentes mecanismos de crédito. Siete son los cambiadores que hemos localizado. En Jerez no había importantes banqueros como en Sevilla, pero sí una serie de personas, de diferente procedencia social y profesional, que tuvieron un papel destacado en el sistema crediticio[44].

La falta de liquidez económica es la característica principal que hemos observado en el análisis de la documentación jerezana. Lo habitual fue el uso de medios de crédito que agilizasen los negocios en la ciudad. Estos instrumentos financieros circulaban diariamente por la ciudad. La deuda se compra, se traspasa, se hereda. No parece que la élite política jerezana fuese el motor financiero de la ciudad. Prestaban ocasionalmente, principalmente a familiares y personas de su entorno, pero sobre todo eran deudores de artesanos y comerciantes por la compra de diferentes productos para su uso doméstico, como tejido, mobiliario o esclavos para el servicio.

Más interesante nos parece el análisis del crédito proveniente del mediano artesano. Aunque el análisis del mediano artesano y mercader es un tema en el que todavía no se ha profundizado en la ciudad, traemos a colación un ejemplo, que parece que no fue lo más habitual, pero tampoco extraordinario, de las actividades de un artesano jerezano. Diego de Lepe, era un calcetero avecindado en Jerez al menos desde la segunda década del siglo XVI[45]. Este personaje es uno de los mejores ejemplos de como se desdibuja la línea entre el artesano y el mercader. Diego aparece indistintamente nominado como comerciante y calcetero en la documentación, algo que no debe extrañarnos si observamos la naturaleza de sus operaciones. En 1517 realizó el inventario de todos sus bienes. La elaboración se debió realizar después de saldar todas las deudas con sus proveedores, ya que solo aparecen las deudas que diferentes

43. Sobre el oficio de carreteros y su influencia en la ciudad nos remitimos al trabajo ya citado Ruiz Pilares, E. J. "La política viaria...", *op. cit*.

44. El caso sevillano en los trabajos ya citados de Otte E. y de Bello León, J. M. "Mercaderes extranjeros en Sevilla en tiempo de los Reyes Católicos", *Historia, Instituciones y Documentos* 20 1993: 47-84.

45. *AMJF, PN*, 1517, diciembre, 4, escribano Juan Ambrán, sin foliar.

miembros de la comunidad jerezana le debían. La impresión que nos ofrece las primeras partidas de su inventario nos recuerda a los bienes de los pequeños artesanos jerezanos de finales del siglo XV que Juan Abellán estudio hace unos años[46]. Poseía una casa-tienda en San Dionisio que le servía de morada, lugar de trabajo y punto de venta de su producción. Tenía también un pedazo de olivar que no alcanzaba las cinco aranzadas y tres esclavos negros a su servicio. Su mobiliario era sencillo pero su vestimenta era de ricos paños, algo que no debe extrañar teniendo en cuenta el acceso que tenía a estos tejidos para las labores de su oficio. Hasta aquí, nada de insólito si lo comparamos con otros inventarios de pequeños y medianos artesanos de los que tenemos constancia por la documentación de la época.

La realidad se vuelve rica en matices cuando observamos el activo financiero que poseía en su negocio. Adquirió censos enfitéuticos de diferentes jerezanos por valor de 4.850 maravedíes anuales de renta. Es un sistema de préstamo encubierto bastante conocido, ya que prestó una cantidad que rondaba los 50.000 maravedíes que producía beneficios netos anuales a partir del décimo año. Poseía en su almacén más de setenta cahices de cereal, entre trigo y cebada, valorado en torno a los 82.000 maravedíes. También almacenaba siete botas de vino, valoradas en 7.000 maravedíes. Sabemos que hizo buenos negocios con la compraventa de estos productos con los mercaderes foráneos. De ellos adquiría las telas almacenadas de diferentes procedencias y calidades –Inglaterra, Flandes, Toledo, Valencia-. El tejido junto a los bonetes y calzas elaborados para su venta ascendían a 51.589 maravedíes. Pero el grueso de la partida son los 172.747 maravedíes que le adeudaban más de 65 individuos de la ciudad. Entre sus deudores se encontraban personas de todo el arco social, de labradores a ricos terratenientes, pasando por la propia institución concejil. En total, no teniendo en cuenta el valor de su morada, sus tierras y sus bienes muebles, su activo financiero ascendía a 364.456 maravedíes[47]. Un balance bastante positivo, que le permitía ser una persona clave en el engranaje financiero de la vida económica jerezana.

46. Algunos datos sobre el artesanado se pueden intuir en los inventarios publicados por Abellán Pérez, J. *El ajuar de las viviendas jerezanas en época de Isabel I de Castilla (1474-1504)*. Servicio de Publicaciones de la Universidad de Cádiz, Cádiz, 2011.

47. *AMJF, PN*, 1517, diciembre, 4, escribano Juan Ambrán, sin foliar.

A diferencia de los escasos estudios existentes sobre el artesano y mercader local hay un colectivo bien conocido por la historiografía desde los trabajos de Sancho de Sopranis es el de los mercaderes extranjeros[48]. No fueron pocos los comerciantes de diferentes naciones que se asentaron en la región según se desprende de las investigaciones de Juan Antonio Bello y José Antonio Mingorance. Algunos, incluso consiguieron acceder enlazar con las familias de la élite y asentarse en puestos privilegiados de la sociedad jerezana[49]. El mayor peso fue de los genoveses y los portugueses; los primeros en torno al medio centenar a finales del siglo XV. La presencia de flamencos, ingleses y bretones fue constante pero más reducida. Los mercaderes foráneos destacaron en la exportación a los mercados del Atlántico Norte y el Mediterráneo, mientras que los pequeños vinateros y artesanos locales se encargaron de fletar sus productos a Lisboa y las Islas Canarias en los primeros años del XVI, como ahora veremos.

El mar para los jerezanos no se agotaba en el comercio. Todo lo contrario. Fue en la vertiente militar donde se convirtieron en auténticos expertos desde mediados del siglo XV[50]. Bajo el control del almirante de Castilla había un grupo de personas relacionada con esta institución. Un lugarteniente era el encargado de la gestión de los asuntos militares y el cobro de sus derechos económicos. Aunque sabemos que su número podía ascender a diez, en 1490 había cuatro cómitres de las galeras reales bajo su mando. Por otro lado, las habituales cabalgadas en la frontera granadina se trasladaron a Canarias y a Berbería con las nuevas circunstancias políticas que tuvieron lugar en el reinado de los Reyes

48. Nos remitimos a los capítulos dedicados sobre el particular en los trabajos citados en la nota 4.

49. La bibliografía es extensa sobre el particular pero nos remitimos a los recientes trabajos sobre los mercaderes asentados en la ciudad que recogen una bibliografía actualizada sobre la temática; Bello León, J. M. "Mercaderes del siglo XV en Jerez de la Frontera", *Historia. Instituciones. Documentos* 41, 2014: 11-44; Mingorance Ruiz, J. A. *Los extranjeros en Jerez de la Frontera a fines de la Edad Media*. Tesis doctoral inédita, Universidad Pablo de Olavide, Sevilla, 2013.

50. La bibliografía sobre el particular es abundante. En los últimos años han destacado los trabajos de Aznar Vallejo, E. "La guerra naval en Castilla durante la baja Edad Media", *En la España Medieval* 32, 2009: 167-192, y "La guerra de allende: Los condicionamientos mentales y técnicos de la nueva frontera", *Guerra y diplomacia en la Europa occidental*, 1280-1480. Gobierno de Navarra, Pamplona, 2005: 83-116. Para el caso jerezano, gran parte de la información proviene del cronista Benito de Cárdenas, cuya obra ha sido recientemente reeditada por Abellán Pérez, J. *Cronicón de Benito de Cárdenas*. Editorial Peripecias, Jerez de la Frontera, 2014. Más referencias en las obra de Sánchez Saus citada en la nota siguiente.

Católicos. Son abundantes los episodios de jerezanos realizando correrías en territorios de ultramar. A la cabeza estaban miembros de la élite política como Pedro de Vera o Pedro Estupiñán, conquistador de Melilla. Fue una actividad que reforzó su mentalidad aristocrática y caballeresca[51].

5. LA SOCIEDAD JEREZANA Y EL NEGOCIO DEL VINO

A lo largo de estas páginas se han dado pinceladas sobre la sociedad jerezana y las actividades económicas que la sustentaban. Entre todas ellas destacará la implicación que la sociedad jerezana jugó en la producción y comercialización del vino. Aunque poseemos noticias de contactos entre la Bahía de Cádiz y otros puertos del Atlántico y el Mediterráneo desde la primera mitad del siglo XIV a través de los manuales de mercadería italianos, nada se nos dice sobre el vino de la comarca[52]. Las exportaciones andaluzas a finales del siglo XIV parece que seguían centrándose principalmente en el aceite del Aljarafe[53]. Parece que el producto por el que Jerez será conocido en los mercados europeos, el vino, aún no circulaba con asiduidad por estas rutas internacionales. Las entrada de los productos jerezanos en estos intercambios no pueden ser constatados hasta bien entrado el siglo XV. A estas alturas, los genoveses se encargaban de la exportación de los caldos jerezanos a los puertos flamencos[54].

A finales del siglo XV este cultivo estaba muy extendido situándose en las propiedades más inmediatas a la localidad[55]: en torno a las 10.000 aranzadas

51. Rafael Sánchez Saus es el mejor conocedor de la élite jerezana y la formación de su mentalidad caballeresca en íntima relación con el mundo fronterizo granadino y de ultramar. Destacamos algunos trabajos como *Linajes medievales de Jerez de la Frontera*, ya citada y "La frontera en la caracterización de la aristocracia andaluza: el memorial de servicio de los Orbaneja de Jerez (1488), *Historia. Instituciones. Documentos* 13, 1986: 283-314.

52. Se trata específicamente del manual redactado por Francesco Balducci Pegolotti entre 1310 y 1340, González Arévalo R. "Comercio exterior en el Reino de Sevilla a través de los manuales de mercaderías italianos bajomedievales", *Historia, Instituciones y Documentos* 38, 2011: 230-232.

53. Otte, E. *op. cit.*: 115-118.

54. Mingorance Ruiz, J. A. *op. cit.*

55. Sobre el cultivo y la estructura de la propiedad del viñedo en Andalucía nos remitimos a la obra de Borrero Fernández, M. *La Organización del Trabajo: de la Explotación de la Tierra a las Relaciones Laborales en el Campo Andaluz (Siglos XIII-XVI)*. Universidad de Sevilla, Sevilla, 2003. Para el caso jerezano, los estudios realizados por Emilio Martín Gutiérrez, en especial, "El viñedo en la zona jerezana a fines de la Edad Media", Malpica Cuello, A.,

según las investigaciones de Emilio Martín[56]. A este cultivo tuvo acceso gran parte de la sociedad, pero en la mayoría de los casos su explotación quedó estructurada en torno a la pequeña propiedad -una aranzada- destinada al autoconsumo. La producción vitivinícola destinada a la exportación recayó en los medianos artesanos locales, mercaderes oriundos y foráneos, y algunos miembros de la élite política. Estos fueron adquiriendo pequeños lotes de aranzadas de otros vecinos para formar una propiedad rentable en términos de producción[57].

5.1. DATOS SOBRE LA EXPORTACIÓN EN LOS CONTRATOS DE FLETAMENTO (1470-1520)

El interés de los foráneos fue en aumento desde finales del siglo XV. No nos debe extrañar, el vino era el producto más demandado por los comerciantes que acudían a Jerez en estas fechas. El centenar de fletes conservados en los protocolos de la ciudad, entre 1470 y 1520, nos indican que el 82% de los navíos transportaban vino. Lisboa fue la principal receptora seguida de las Islas Canarias y los puertos flamencos e ingleses[58]. Respecto al a los otros productos, un 26% se trataba de trigo, siendo el resto de las exportaciones testimoniales. La importancia del vino para la economía jerezana resulta más evidente si tomamos como referencia el caso sevillano estudiado por Enrique Otte. Este producto es el tercero más exportado en Sevilla con 18 de los 198 fletes, entre 1496 y 1515. Su exportación, aunque importante, solo alcanza un 35%. En la capital hispalense el aceite ocupa el lugar que el vino tiene en Jerez[59].

Peinado Santaella, R. G., Fábregas García, A. (Eds.) *VII Coloquio Historia de Andalucía*. Granada, 2010 (edición CD).

56. Martín Gutiérrez, E., "Jerez de la Frontera a la luz de la información o probanza de 1505: interacción sociedad-medio ambiente", Norba: revista de historia, nº25/26, (2012/2013), pp. 227-246.

57. La actitud de los mercaderes y artesanos foráneos puede seguirse del estudio prosopográfico recogido en el capítulo VII de la tesis de Mingorance Ruiz y en los trabajos de Abellán Pérez ya citados. En el caso de la élite jerezana, el grueso de los datos aparecerá en nuestra futura tesis doctoral. El análisis del patrimonio de Juan Bernal Dávila, que realizamos a continuación, es un ejemplo de ello.

58. Se trata de un material inédito de la citada tesis. Algunos datos sobre los fletes y la importancia del vino en el trabajo de Martín Gutiérrez, E. "La participación de Jerez de la Frontera en los circuitos comerciales atlánticos a finales de la Edad Media: los contratos de fletamento", *La Península Ibérica entre el Mediterráneo y el Atlántico. Siglos XIII-XV*. Diputación de Cádiz-Sociedad Española de Estudios Medievales, Sevilla-Cádiz, 2006:133-141.

59. Otte, E. *op. cit.* :115-121.

A pesar de lo ilustrativo de los datos proporcionados por los contratos de fletamento, debemos de señalar un par aspectos que nos indican que debemos de tomar con cautela y precaución las afirmaciones anteriormente realizadas. En primer lugar, sabemos que las exportaciones de trigo fueron mayores que las conservadas en los protocolos notariales jerezanos. Los documentación portuguesa relativa al abastecimiento de las plazas norteafricanas en la segunda década del siglo XVI es buen ejemplo de ello[60].

En segundo lugar, sabemos que las exportaciones de cuero jerezano fueron muy abundantes y continuadas en el tiempo desde el siglo XV. Anteriormente ya se ha señalado la importancia de este producto. Las circunstancias que explican su total ausencia en los contratos de fletes subscritos en Jerez estaba motivada especialmente porque la exportación era realizada por compañías genovesas asentadas en Cádiz[61]. Aunque las compras se realizaban en Jerez, lo más probable es que los contratos de fletes se realizarán en la propia isla gaditana o en El Puerto de Santa María. En segundo lugar, es bastante probable que estas compañías poseyesen barcos propios, como ha podido ser documentado en Sevilla, lo que explica que no fuera necesario llegar a acuerdos con maestres de otras embarcaciones[62]. En tercer lugar, los propios ligures monopolizaron este comercio, cuyo destino principal era Génova. La nula participación de artesanos y mercaderes locales también ayuda explicar la falta de fletes a esta localidad, dado que los vecinos de Jerez son los que aparecen mayoritariamente en los contratos conservados en Jerez.

A diferencia de lo ocurrido con el cuero, el vino fue exportado por artesanos y comerciantes que pertenecían a todo el arco social de la época. Una parte de la cosecha fue exportada por mercaderes de localidades cercanas, especialmente genoveses, al norte de Europa. Los destinos principales fueron

60. Entre 1509 y 1518 se han constatado en la documentación portuguesa una gran cantidad de fletes de trigo jerezano que cuadriplican los registros conservados en Jerez, Corte-Real M. H. *A feitoria portuguesa na Andaluzia (1500-1532)*. Instituto de Alta Cultura de la Universidad de Lisboa, Lisboa, 1967.

61. El jurado Françisco de Trujillo, denuncia que "*los ginovezes cortidores tienen cueros e los sacan desta çibdad e por ello los çapateros venden el calçado caro e avn non tienen cueros...*", *AMJF, AC,* 1513 f. 335r. El control del mercado era tal que muchos oficiales se vieron obligados a adquirir cuero importado, como el irlandés, para satisfacer las demandas locales, *AMJF, AC,* 1513, f. 486r.

62. Otte, E. *op.cit*.: 103-114.

las islas británicas y Flandes. Ellos producían y compraban vino jerezano. No obstante, al contratarse los servicios de los maestres en otras localidades o porque poseían sus propias naves, sirve lo expuesto para el caso del cuero. Existen excepciones. Referencias a mercaderes ingleses, irlandeses, flamencos o genoveses que han dejado constancia de sus exportaciones al norte de Europa, pero son mínimas en contraste a un volumen de exportaciones que fue mucho mayor según la cantidad de contratos de compra de vino conservados[63]. Por citar un ejemplo, el irlandés Pedro Artur realizó dos exportaciones de vino con destino a Limerick (Irlanda) en 1515[64].

La mayor parte de los intercambios comerciales constatados documentalmente, es decir los exportados directamente desde Jerez, fueron realizados por mercaderes lusos y castellanos. Los destinos principales de estos exportadores fueron las Islas Canarias[65] y los territorios portugueses –tanto peninsulares como sus posesiones norteafricanas[66]-. La actividad de los mercaderes jerezanos fue muy activa en estos mercados. Se trataba principalmente de pequeños y medianos artesanos que fletaban conjuntamente los navíos para así repartir los gastos. Los ejemplos siguientes son muy representativos. En mayo de 1514, tres vecinos jerezanos, Alonso Caballero, Diego de Cáceres y Alonso Hernández, fletaron la carabela del portugués Juan González para transportar vino a Lisboa[67]. Meses después, en noviembre, los mismos individuos acordaron con

63. El rico anexo documental y prosopográfico de la tesis de Mingorance Ruiz nos permite comprender el gran volumen de vino que fue adquirido en Jerez por las comunidades extranjeras .

64. La cantidad total ascendía a 105 toneladas. Los dos barcos salieron juntos de Jerez en primavera, AMJF, PN, 1515, abril, 14, escribano Antón de Alarcón, fol. 143r y *AMJF, PN*, 1515, abril, 24, escribano Antón de Alarcón, fol. 193r.

65. En el caso de Canarias, de los 16 fletes localizados entre 1514 y 1520, 15 fueron llevados a cabo por vecinos de la localidad. Exceptuando a Arias de Coimbra, el resto eran artesanos o pequeños propietarios agrícolas de la localidad. Por ejemplo, en 1514, cuatro vecinos jerezanos Pedro Díaz de Villanueva , Juan de Maya, Alonso de Dueñas, Alonso Espartero, fletaron 70 botas de vino con dirección a las citadas islas, *AMJF, PN*, 1514, escribano Luís de Llanos, fol. 747v Sobre el particular es de gran interés el trabajo de Bello León, J. M. "¿Quiénes eran los mercaderes de Sevilla a finales de la Edad Media?", Solórzano Telechea, J. A., Bochaca, M., Aguiar Andrade, A. (eds.) *Gentes del mar en la ciudad atlántica medieval*. Instituto de Estudios Riojanos, Logroño, 2012: 249-274.

66. Tomando como referencia los datos de Lisboa, de los 24 fletes registrados a esta ciudad, 16 fueron realizados por vecinos jerezanos y 8 por portugueses. Esta misma proporción es extrapolable al resto de mercados peninsulares e insulares y a las posesiones lusas en el norte de África. Datos procedentes de nuestra tesis.

67. *AMJF, PN*, 1514, mayo, 23, escribano Luís de Llanos, fol. 62r.

el mismo maestre transportar el mismo producto a Azemmour[68]. Dos barcos, el San Francisco y el San Miguel, tuvo que fletar en 1515 Juan Serrano para poder transportar 77 botas de vino a Lisboa[69].

La vitalidad de estas rutas tuvo su mejor reflejo en esta constante ida y venida de embarcaciones pilotadas por lusos y castellanos de estas plazas. A modo de ejemplo, las travesías del navío San Telmo. Comandado por el maestre portuense Alonso de Vera, el San Telmo fue fletado en abril de 1517 con destino Lisboa o Safí[70]. Un mes y medio después, la embarcación ya se encontraba de nuevo fondeada en La Bahía de Cádiz . Un nuevo maestre, Gonzalo Martín, aceptó cargar de nuevo el navío con destino al mercado lisboeta[71].

5.2. ESTUDIOS DE CASO SOBRE LA PRODUCCIÓN Y COMERCIO DEL VINO

Se han relatado algunos estudios de caso que nos permiten comprender la complejidades que implicaba el negocio vinatero desde su producción hasta su comercialización. A continuación, se analizaran más detenidamente a dos personajes con procedencias sociales diferentes, pero que encontraron en el vino el principal producto sobre el que basar sus actividades económicas. Son solo dos casos de estudio de una amplia gama de personajes, familias y compañías que desde finales del siglo XV hicieron girar la base de su economía en el negocio vinatero.

5.2.1. EL VEINTICUATRO JUAN BERNAL DÁVILA (+1506)

Juan Bernal era hijo del regidor jerezano García Dávila. Su padre fue uno de los partícipes del fortalecimiento de una familia que había conseguido a lo largo del siglo XV auparse desde una modesta posición como propietarios rurales a convertirse en uno de los linajes más poderosos y sólidos de la ciudad a finales de la centuria[72]. Este personaje, a diferencia de lo que ocurría con la mayoría de

68. *AMJF, PN*, 1514, noviembre, 2, escribano Luís de Llanos, fol. 1038r.

69. *AMJF, PN*, 1515, Abril, 27, escribano Antón de Alarcón, fol.. 200r-v.

70. *AMJF, PN*, 1517, abril, 27, escribano Antón García del Pecho, fol. 205v.

71. *AMJF, PN*, 1517, junio, 6, escribano Antón García de Pecho, fol. 280v.

72. Ruiz Pilares, E. J. "Lealtad, traición, matrimonios y juegos de cañas. Los enfrentamientos banderizos de la élite jerezana bajomedieval", Santiago Pérez, A. (coord.) *Siguiendo el hilo de la historia. Nuevas líneas de investigación*

los miembros de la élite jerezana, estuvo muy implicado en la gestión directa de sus propiedades[73]. No era de los personajes más acaudalados, pero la fortuna de Juan Bernal y su segunda esposa, Catalina de Mendoza, se situaba en la media de la élite política jerezana, rondando los 800.000 maravedíes según nos consta en el inventario y partición de sus bienes realizado en 1508 tras su fallecimiento[74]. Entre sus bienes hay que destacar 300 aranzadas de tierras de cereal, 15 aranzadas de viñas y 912 ovejas. Exceptuando el cereal, que como fue habitual en la época se entregaba en arrendamiento a un tercero dada su extensión, se preocupó personalmente por el resto de sus bienes. La cabaña ovina era bastante importante, y aunque parece que el año de 1506 no fue muy venturoso para Juan Bernal, se trataba de una destacada vía de ingresos ante el crecimiento de la industria textil jerezana[75].

Centrándonos en el caso de las viñas, Juan fue adquiriendo a lo largo de su vida diferentes aranzadas con el objetivo de aumentar su producción. A su muerte en 1506 poseía al norte de Jerez una quincena de aranzadas[76]. Si

en archivística y arqueológica. Peripecias editorial, Jerez de la Frontera, 2013, 97-138. Para conocer la composición y funcionalidad de las parcialidades jerezanas nos remitimos también a nuestro trabajo "El papel de los matrimonios en la configuración de las relaciones de poder en las élites bajomedievales castellanas. La aplicación del *Social Networks Analysis* en Jerez de la Frontera (1475-1500)", Norba. Revista de Historia 24, 2011: 13-34.

73. Hemos realizado un minucioso estudio prosopográfico de este personaje y su familia en Ruiz Pilares, E. J. "Lealtad, traición, matrimonios y juegos de cañas. Los enfrentamientos banderizos de la élite jerezana bajomedieval", Santiago Pérez, A. (coord.) *Siguiendo el hilo de la historia. Nuevas líneas de investigación en archivística y arqueológica*. Jerez de la Frontera, 2013: 97-138.

74. *AMJF, PN,* 1508, escribano Sebastián Gaitán, fols. 279r- 283v. La media rondaba el millón de maravedíes según hemos podido establecer a partir del análisis de la documentación que actualmente estamos trabajando en nuestra tesis doctoral citada.

75. En 1508 le rentaron las ovejas 19.070 maravedíes (7.200 la lana, 5.950 la venta de los corderos, 420 en quesos frescos y 5.500 en quesos duros). Una cantidad que desgraciadamente ese año no le sirvieron para cubrir los gastos, que ascendieron a 22.000 maravedíes, ocho cahíces de trigo y arroba y media de aceite por el salario y la alimentación del conocedor, los pastores y sus perros, *AMJF, PN,* 1508, escribano Sebastián Gaitán, fols. 282v y siguientes.

76. Estaban situados en Maricuerda, en el pago de Macharnudo, uno de los más productivos de la ciudad. Sobre esta política de compras nos remitimos a su testamento donde se señalan las adquisiciones realizadas en su segundo matrimonio: "*E compramos de çiertas personas en la cabeça de Macharnudo a las salinas que desyan del rey, una 10 arançadas de viñas e olivar e huertas e que tiene la mitad de todo la dicha Catalina de Mendoza mi mujer*". Una aranzada eran 400 estadales, *AMJF, PN*, 1506, escribano Sebastián Gaitán, fols. 569r-572r. En su inventario se nos precisa que eran "*8 aranzadas e media e 45 estadales de viñas*", valoradas en 16.900 maravedíes, *AMJF, PN*, 1508, escribano Sebastián Gaitán, fol. 282r.

tenemos en cuenta que el valor habitual de una aranzada de viña rondaba los 5.000 maravedíes, la inversión que fue realizando a lo largo de su vida para la producción de este producto fue importante, pero asumible si tenemos en cuenta los beneficios, como ahora veremos[77]. Para su producción contaba con unas casas en sus tierras con "*cuarenta tinajas vacías sanas e cascajadas de todos sueros que se moderaron en 1.200 arrobas"* y dos lagares: uno, "*con sus aparejos que está en el campo* [y otro] *que está en la çibdad"*[78]. El valor del conjunto ascendía a 21.500 maravedíes[79].

Para conocer los beneficios contamos con los datos de la producción el año del fallecimiento de Juan Bernal. El vino producido ascendía a 32 botas y media, "*que las vendió* (su esposa) *luego a dos ducados cada bota e montaron 24.375 mrs."* A esta cantidad debía de restarle sus gastos de producción: 1.080 maravedíes de los trabajos y la vendimia[80], un 7% de alcabala -1.705 maravedíes-, y el valor de las 32 botas de madera, 375 maravedíes casa una. Los beneficios se reducían 9.500 maravedíes.

Con estos datos estimamos que en 1508 Juan Bernal tenía unos medios de producción valorados en 21.500 maravedíes y unas viñas cuyo valor rondaba los 75.000 maravedíes. Si tomamos los beneficios de 1506 como media anual, en diez años se rentabilizaría la inversión. Aunque hay que tener precaución ya que la productividad de cada cosecha era diferente[81]. En cualquier caso, es indudable que el viñedo era un cultivo rentable para su propietario; aún más

77. Las viñas se estimaron a 5.000 maravedíes por aranzada en *AMJF, PN*, 1508, escribano Sebastián Gaitán, fols. 279r- 283v.

78. *AMJF, PN,* 1508, escribano Sebastián Gaitán, fol. 281r.

79. Las casas se valoraron en 9.000 maravedíes, las tinajas en 6.000, el lagar del campo en 1.500 y el urbano en 1.000 maravedíes, *AMJF, PN*, 1508, escribano Sebastián Gaitán, fols. 279r- 283v.

80. Sobre este tipo de gastos, sabemos que el veinticuatro jerezano de procedencia genovesa Leonís Adorno, que también se dedicaba a la producción y exportación de su propio vino. No debieron trabajar muchas personas, si tenemos en cuenta que este personaje pagó 555 maravedíes a Fernando Núñez, vecino de Alcalá por sus trabajo en la vendimia de 1510 con dos bestias y un mozo, *AMJF, PN*, 1511, Sebastián Gaitán, fol. 131v.

81. Se trata de una estimación ideal. Parte de los medios de producción los había heredados de sus padres y por tanto no tuvo que afrontar algunos gastos iniciales. Sobre la herencia *AMJF, PN*, 1508, Sebastián Gaitán, folios 279r- 283v.

en el caso que participase en su comercialización como la tal vez le ocurriese al personaje que tratamos: durante algunos años poseyó la mitad de un barco[82].

5.2.2. EL MERCADER ARIAS DE COIMBRA (+1522)

Si pasamos de la producción al campo de la exportación, uno de los principales comerciantes que hemos localizado en los contratos de fletamento es el portugués Arias de Coimbra[83]. Los estudios de Mingorance Ruiz sobre los extranjeros que comerciaron y se avecindaron en Jerez de la Frontera en esta época, nos ha permitido seguir la pista sobre este personaje, su familia y el tipo de actividades económicas a las que se dedicaba. Arias nació en la aldea de Insua, dependiente del concejo de Penalva do Castelo, a un centenar de kilómetros de Coimbra. Carecía de hijos y desconocemos si casó, pero su familia fue clave el buen rumbo de sus negocios.

La primera referencia de sus negocios en Jerez se remonta al año 1515, en el que aparece avecindado en la collación del Salvador. Es probable que fuese su hermano Juan, fraile jerezano, quien le informase de las posibilidades comerciales del lugar. Adquirió una serie de viñas en el pago Macharnudo, convirtiéndose en productor y exportador de su propio vino. Si en el año 1515 fleta una embarcación para exportar vino a Las Canarias, Orán o Lisboa, en el año 1516 lo localizamos contratando los servicios del maestre portuense Pedro Carral para que pusiera a su disposición su barco y tripulación para llevar a cabo sus negocios.[84] También se encargó de comercializar paños. A diferencia de la mayoría de los mercaderes foráneos y locales que centraron sus actividades en la importación de los tejidos del norte de Europa, Arias optó por productos andaluces, especialmente los cordobanes de cuero. Las cantidades que manejaba no eran nada despreciables, si tenemos en cuenta los

82. Se deshizo de él en 1490. La cantidad por la que vendió su mitad fue de 12.000 maravedíes *AMJF, PN,* 1490, Juan de Ortega, folio 120v.

83. La biografía de este personaje han sido extraídos por Mingorance Ruiz de los protocolos notariales de Jerez de la Frontera. Nos remitimos a su tesis doctoral *op.cit.*: 840-842.

84. Al precio de 11.000 maravedíes mensuales, *AMJF, PN*, 1516, Luís de Llanos, folio 476r.

105.562 maravedíes que le debía en 1520 el Marqués de Comares y alcaide de los Donceles, Luís Fernández de Córdoba por ciertos tejidos[85].

En sus últimos años de vida ante la falta de herederos, su sobrino Simón se desplazó a Jerez para ayudarle en la cobranza de las deudas de sus negocios. Desde 1520 lo podemos localizar recibiendo poderes de su tío para cobrar cantidades de diferentes deudores, de lugares cercanos como Cádiz y distantes como Cabo Verde, lo que nos da muestras de su ingente labor comercial. Junto a Simón se desplazó su hermano Pedro de Coimbra. Ese año de 1520 lo encontramos trabajando como factor de su tío en el flete de 40 botas de vino, 120 quintales de bizcocho y cierta cantidad de harina, aceite y paños precisamente a Cabo Verde[86].

En 1522 falleció Arias, quedando sus negocios en manos de su sobrino Simón. Este arraigo en la ciudad casando con una hija de un rico terrateniente jerezano, mejorando sus negocios y red de contactos. En apenas una década, los Coimbra habían conseguido integrarse en el grupo social más destacado de la ciudad. Un ascenso social que hubiera sido imposible sin la apuesta por la producción y comercialización del vino realizada por Arias de Coimbra[87].

6. CONCLUSIÓN

La estrecha relación entre Jerez de la Frontera y el mar queda fuera de toda duda. Era el gran centro productor de la bahía y campiña gaditanas. El muelle de El Portal fue el nexo de comunicaciones entre la ciudad y el mar. Este fue el motivo por el que el concejo se encargó de cuidar la red viaria que unía el rio con la ciudad. El mar fue ganando peso en la realidad jerezana al mismo

85. El contacto entre las ciudades de Jerez y Córdoba fue muy estrecho. Fue habitual localizar productos cordobeses en el mercado jerezano. Alguno de los personajes que se dedicaron a estas actividades fueron miembros de la élite concejil, como el jurado Alonso de Cabra, natural de la localidad cordobesa que daba nombre a su apellido. Este personaje, al igual que Arias de Coimbra, vendía tejidos procedentes de estas tierras, como las frisas de lana, *AMJF, PN*, 1513, Luís de Llanos, fol. 920r. Sobre esta industria ver Córdoba de la Llave, R. *La industria medieval de Córdoba*. Obra Cultural de la Caja Provincial de Ahorros de Córdoba. Córdoba, 1990 y Abellán Pérez, J. *La industria textil jerezana…, op. cit.*

86. Mingorance Ruiz, J. A. *op. cit.:* 842.

87. *Ibídem*.

tiempo que la frontera granadina se fue diluyendo a lo largo del siglo XV. Estas circunstancias tuvieron su reflejo en una sociedad de carácter rural y caballeresca como la jerezana. La élite política, por un lado, supo sacar partido a la vertiente militar en el ámbito marítimo, como continuidad del mundo fronterizo que la forjó y era su símbolo de identidad; por otro, esta élite fue paulatinamente adaptándose a las nuevas demandas del mercado. Los enlaces matrimoniales con los nuevos personajes foráneos fueron claves para la reorientación de sus negocios. Mercaderes y artesanos, locales y foráneos, fueron dotando de dinamismo a una ciudad en pleno crecimiento. No consiguieron altas cotas de poder, pero sí tomaron las riendas de la economía. El vino y el cuero fueron los dos productos que reflejaron el cambio social en Jerez. El caso de Arias de Coimbra que acabamos de ver no es un ejemplo anecdótico, sino una imagen de una realidad que vinculo la imagen de la ciudad con uno de sus productos de referencia: el vino.

Violencia y conflicto en las sociedades portuarias de la baja Andalucía a fines de la Edad Media

Roberto J. González Zalacain
UNED. Universidad Nacional de Educación a Distancia (Centro Asociado de Tenerife)

1. INTRODUCCIÓN[1]

La violencia y el conflicto se han conformado como una constante en el funcionamiento de las sociedades humanas, integradas como una forma de relación más en las formas que los individuos han tenido a su disposición a la hora de conformar su convivencia con sus coetáneos. En las páginas que siguen se plantea el análisis de un ámbito concreto, el de la violencia y el conflicto en las sociedades portuarias de la baja Andalucía a fines de la Edad Media, que no constituye una excepción a esta realidad.

Debido a esta presencia constante, una aproximación al conocimiento de sus características en un contexto sociohistórico concreto requiere de una reflexión

1. Este trabajo se integra dentro de las actividades del proyecto *Solidaridad y/o exclusión en las fronteras marítimas: Castilla en la Baja Edad Media (HAR2013-48433-C2-2-P)*, coordinado por Eduardo Aznar Vallejo.

previa de carácter metodológico sobre prácticamente todos los elementos que conforman el objeto de estudio. Quizás el menos problemático en este sentido sea el geográfico, ya que a primera vista la baja Andalucía es un territorio bien definido geográficamente, aunque como veremos más adelante debemos tener muy presentes las reflexiones de Guy Saupin sobre los límites de influencia de las localidades portuarias antes de determinar con rigidez una frontera imaginaria que separe el ámbito marítimo del rural[2].

Y también es probable que la ubicación cronológica del estudio en la baja Edad Media no suscite excesivas controversias, aunque se debe tener presente al respecto que se trata de un momento crucial en la historia marítima, y sobre todo de su influencia a la hora de afectar a la evolución general de la sociedad de su época. El inicio de la expansión europea por el Atlántico, primero por las costas africanas, y en una segunda fase circunnavegando ese continente y llegando a Asia prácticamente a la vez que los europeos ponían por primera vez pie en América con afán colonizador, generó una dinámica de cambios en la sociedad de su tiempo de una trascendencia indudable.

Pero dejando de lado estas cuestiones de matiz, realmente los términos que requieren una mayor reflexión son los de violencia, conflicto y sociedades portuarias. Pero no sólo porque se trate de conceptos especialmente complejos, que también, sino sobre todo porque es la interacción de los tres, y no cada uno de ellos por separado, lo que debe merecer nuestra atención. Y especialmente si los ubicamos en el tiempo y en el espacio que hemos señalado al comienzo, ya que en ese caso debemos ser conscientes de que algunas de las localidades de la Andalucía atlántica tenían en su salida al mar únicamente una de sus facetas socioeconómicas, pero no necesariamente la predominante.

En el primero de ellos, la violencia, nos hallamos ante un elemento que puede tener una doble significación, vinculada a la existencia o no de la agencia

2. Saupin, G. "Introduction. Présence et représentations du monde atlantique dans les villes d'Europe occidentale du Moyen Âge au XX^{e} siècle", Saupin, G. (Dir.) *Villes atlantiques dans l'Europe occidentale du Moyen Âge au XX^{e} siècle*. Presses Universitaires de Rennes, Rennes, 2006, 9-23.

humana en esa violencia[3]. Porque el mar encerraba para el hombre medieval una serie de peligros ajenos a su manejo y dominio. Tempestades y animales marinos confluían en el imaginario colectivo de las gentes del mar del período, y esa es la razón por la que en los relatos del avance por el Atlántico se entremezcla el saber mitológico puramente medieval, que ubicaba en los márgenes de la ecúmene todos los seres y lugares fantásticos heredados de sus universos legendarios con la realidad práctica que se fueron encontrando a medida que avanzaban en el conocimiento de esas nuevas tierras[4].

La otra faceta de la violencia se relaciona ya directamente con la actividad humana. Las sociedades marítimas estuvieron expuestas a los episodios violentos desarrollados en el marco de los conflictos bélicos que llevaban a cabo sus monarcas[5], y además estaban geográficamente muy expuestas a ser objeto de ataques directos por parte de piratas y corsarios[6]. En el caso concreto de las de la baja Andalucía, su ubicación geopolítica frente al mundo musulmán convertía a estos puertos andaluces en escenario propicio para la violencia de carácter bélico, y ubicaba a estas localidades marítimas en un contexto plenamente fronterizo, con todas las connotaciones que ello implica en cuanto a la organización social y económica y a la violencia generada en su entorno más inmediato[7].

---

3. Augeron, M., Tranchant, M. "Introduction", Augeron, M., Tranchant, M. (Eds.) *La violence et la mer dans l'espace atlantique XII*e*-XIX*e *siècle*. Presses Universitaires de Rennes, Rennes, 2004, pp. 9-12.

4. Aznar Vallejo, E. "Del mar soñado al ultramar atlántico. El redescubrimiento del Océano", *Historia, Instituciones, Documentos*, 35, 2008: 175-195. Para una reflexión sobre la proyección en el tiempo de la incidencia de los descubrimientos en la mentalidad europea véase Huetz de Lemps, C., Laux, C. "Exploration, découverte et représentations", *Revue d'Histoire Maritime*, 10-11, 2010: 397-409.

5. Para el caso castellano véase Aznar Vallejo, E. "La guerre naval en Castille au Bas Moyen Âge: bilan et perspectives de recherche", *Revue d'Histoire Maritime*, 10-11, 2010: 367-395.

6. Sin intención de exhaustividad, véase la reciente aportación de Heeboll-Holm, T. K. *Ports. Piracy and Maritime war: Piracy in the English Channel and the Atlantic, c. 1280-1330*. Brill, Leiden, 2013. En ella el autor realiza un amplio análisis por los distintos elementos que intervienen en este tema, resaltando la delgada línea que separa en muchas ocasiones las acciones bélicas de las que consideraríamos meramente criminales.

Para el caso de la zona que nos ocupa véase Aznar Vallejo, E. "Corso y piratería en las relaciones entre Castilla y Marruecos en la baja Edad Media", *En la España Medieval*, 20, 1997: 407-419.

7. González Zalacain, R. J. "El mar como frontera en la época de los descubrimientos: la baja Andalucía y Canarias", *Vegueta*, 15, 2015: 111-132.

Estrechamente asociado en muchas ocasiones con esta violencia encontramos al conflicto, aunque no necesariamente siempre han de aparecer vinculados. Por un lado, éste se generaba a partir de la coexistencia de localidades con diferentes jurisdicciones, de señorío y de realengo, lo que abría un marco propio de conflictividad por el uso de los recursos, términos y espacios marítimos y por constituir un lugar de comercio preferente para los tráficos comerciales internacionales. Pero también, más allá de estas esferas de conflictividad hacia el exterior, el potencial económico desarrollado a lo largo del siglo XV por este espacio dinamizó de manera notable a las sociedades del lugar, lo que influyó en el desarrollo de conflictos endógenos que afectaron al buen orden social, debido a la atracción de pobladores de muy diversos lugares. Esto generó un tercer espacio de conflictividad, el que se refiere a los instrumentos de socialización de los conflictos articulados por estas sociedades marítimas. Algunos de ellos son comunes a los de otros contextos, pero otros son específicos, como por ejemplo la acción de justicias e instituciones privativas del ámbito marítimo, como el Almirantazgo castellano, o la creación de monopolios mercantiles a partir de la organización del comercio americano, recién comenzado el siglo XVI.

Estas reflexiones nos llevan de lleno a la última definición que tenemos que tener presente a la hora de abordar un análisis como el propuesto, y es precisamente el de la definición de las sociedades portuarias. Las actividades marítimas generaron unas sociedades específicas, que salvo honrosas excepciones[8] no han merecido como tales la atención de la historiografía medievalista, a diferencia de lo que ocurre para períodos posteriores de la historia[9]. No tanto porque no se hayan realizado estudios sectoriales sobre comunidades profesionales o de origen en estas sociedades portuarias, sino porque faltan en general reflexiones

8. Como la que supuso la celebración de la octava edición de los Encuentros Internacionales del Medievo de Nájera, dedicado precisamente a las gentes del mar en la Edad Media, y publicado como Solórzano Telechea, J. A., Bochaca, M., Aguiar Andrade, A. (Eds.) *Gentes del mar en la ciudad atlántica medieval*. Logroño, Instituto de Estudios Riojanos, 2012.

9. Se puede hacer una aproximación a esta cuestión a partir del número monográfico *La recherche internationale en histoire maritime: essai d'evaluation*. *Revue d'histoire maritime*, 10-11, 2012. Es especialmente recomendable la síntesis que llevan a cabo Bustos-Rodríguez, M., Cérino, C. "Rapport de synthèse. Les gens de mer et les sociétes littorales", *Revue d'Histoire Maritime*, 10-11, 2010: 221-226.

de conjunto sobre el funcionamiento de los vínculos establecidos a partir del hecho marítimo en el seno de las sociedades urbanas.

En el caso concreto de la fachada atlántica andaluza esta circunstancia se torna especialmente importante en los casos de las grandes ciudades, como Sevilla o Jerez de la Frontera, en las que la actividad vinculada al mar constituye únicamente uno de sus ejes de acción socioeconómica. Es ahí donde debemos establecer claramente una metodología de análisis que delimite los objetos de un estudio como el que aquí se plantea.

Los conflictos, como cualquier acto relacional entre individuos y/o instituciones, tiene tres aspectos a considerar:

- sus actores
- los espacios en los que se desarrollan
- el tipo de acto/negocio que se lleva a cabo

Teniendo en cuenta estas tres variables, debemos considerar que un conflicto está vinculado a las sociedades portuarias cuando dos de estos tres vectores están vinculados al ámbito portuario o marítimo.

Lamentablemente, la escasez de fuentes disponibles no nos permite establecer un análisis sistemático como los que se plantean para épocas mucho más recientes[10]. Apenas podemos intuir los espacios en los que se movían estas gentes del mar en esas grandes ciudades que he comentado con anterioridad[11], que son sin duda las más interesantes por su complejidad interna y las posibilidades de interacción de los espacios marítimos con los demás espacios sociales y económicos.

10. Como el estudio de caso que llevan a cabo Cadoret, A., Darly, S. Kirat, T., Lavaud-Letilleul, V. "Conflits d'usage littoraux et intérieurs : une géographie du contentieux de seconde instance dans le département de l'Hérault", *Norois*, 225, 2012: 29-46. En él el uso de fuentes judiciales permite a los autores reflexionar acerca de la especificidad de los conflictos en relación con el mar que se dan en ese departamento francés volcado al mar Mediterráneo.

11. González Zalacain, R. J. "Apuntes para una ¿prosopografía? de las gentes del mar en Andalucía durante la baja Edad Media", Solórzano Telechea, J. A., Bochaca, M., Aguiar Andrade, A. (Eds.) *Gentes del mar en la ciudad atlántica medieval*. Instituto de Estudios Riojanos, Logroño, 2012: 123-147.

En las páginas que siguen trataré todas estas cuestiones, comenzando por situar al lector en el espacio específico del ámbito marítimo de la baja Andalucía. Posteriormente nos detendremos en los conflictos territoriales y jurisdiccionales entre estos territorios, para pasar posteriormente a los que se generan entre individuos, en primer lugar atendiendo a los conflictos derivados de las actividades económicas, y posteriormente a los de tipo violento. Por último, antes de las conclusiones finales se analizarán los principales medios de resolución de los conflictos que se dieron en la época[12].

2. VILLAS Y CIUDADES MARÍTIMAS EN LA BAJA ANDALUCÍA A FINES DE LA EDAD MEDIA: REALIDADES SOCIOECONÓMICAS Y JURISDICCIONALES

La fachada marítima de la Andalucía atlántica abarca en torno a doscientos cincuenta kilómetros de costa en la que se sitúan desde época medieval una serie de poblaciones que han permanecido hasta nuestros días. Desde Ayamonte, en la ribera castellana del río Guadiana, hasta Gibraltar, situada en la frontera imaginaria que separa el Mediterráneo con el Atlántico, ocupan la costa más de dos decenas de localidades ubicadas en ese entorno marítimo. Dentro de este conjunto de poblaciones encontramos una amplia diversidad de realidades poblacionales, orientaciones socioeconómicas y dependencias jurisdiccionales.

Pero además, este mundo marítimo andaluz cuenta con una característica específica, el papel central que tienen en su sistema portuario las grandes ciudades de tierra adentro, pero con acceso al mar merced a los ríos navegables de la zona, como son Jerez de la Frontera y, muy especialmente Sevilla, el gran puerto atlántico del sur de la corona de Castilla a lo largo del Antiguo Régimen.

12. Se trata de un esquema analítico adaptado del que propusieron Bochaca, M., Arizaga Bolumburu, B., Tranchant, M. "La violence en mer et dans les ports du golfe de Gascogne à la fin du Moyen Âge: bilan et perspectives de recherche", Augeron, M., Tranchant, M. (Eds.), *La violence et la mer dans l'espace atlantique XII^e^-XIX^e^ siècle*. Presses Universitaires de Rennes, Rennes, 2004: 27-50.

En conjunto, forman un espacio fluvio-marítimo complejo[13], desde un punto de vista geográfico pero también desde otros, como veremos a continuación.

Sevilla ocupaba un lugar central en lo que podríamos llamar el sistema portuario andaluz[14], y funcionaba como polo de atracción tanto de los agentes del comercio internacional como de los de ámbito regional. Por debajo de esta preponderancia en la jerarquía portuaria, se puede detectar la existencia de subsistemas portuarios, como el de la bahía de Cádiz, en el que los elementos se interrelacionan en un plano de igualdad y con relaciones ambivalentes[15].

Para el tema que nos ocupa es esencial tomar en consideración otro hecho fundamental, cual es que este entramado de núcleos portuarios, con distintas magnitudes poblacionales, orientaciones socioeconómicas y términos dependientes, tuvo una diferente dependencia jurisdiccional en la zona, que afectó profundamente a la geoestrategia de la época[16]. Prácticamente la totalidad de las localidades marítimas pertenecían a distintos señores jurisdiccionales, lo que propició la acción directa de la monarquía mediante la fundación de

13. Con similitudes con algunas de las regiones atlánticas europeas, como por ejemplo la región bordelesa, que también tiene una fachada marítima de similares dimensiones, aunque en otros aspectos la distribución jerárquica de los puertos de esta zona de Francia no se asemeje tanto a la andaluza. Bochaca, M. "Typologie et fonctions des ports du Bordelais (fin XVe – début XVIe siècle)", *Historia, Instituciones, Documentos*, 35, 2008: 63-83.

14. Obviamente, utilizo el concepto sólo como elemento significante de una realidad de facto, sin ninguna atribución de carácter institucional, en la línea desarrollada por la historiografía marítima de estudios relacionados con los sistemas portuarios y sus jerarquías, que busca detectar las relaciones entre puertos de distintas magnitudes que han generado redes, más o menos densamente desarrolladas, que van mucho más allá de las realidades concretas e individuales de los puertos que la integran. Polonia, A. "European seaports in the Early Modern Age: concepts, methodology and models of analysis", *Cahiers de la Méditerranée*, 80, 2010: 17-39.
Para el papel de Sevilla en el entramado urbano andaluz véase Collantes de Terán Sánchez, A. "Sevilla en el sistema urbano de la Andalucía bajomedieval", *Edad Media: Revista de Historia*, 15, 2014: 79-96. El mismo autor ha reflexionado sobre el papel del río Guadalquivir, y más concretamente de Sevilla como eje axial del tráfico generado por ese río navegable, en la configuración del espacio atlántico: Collantes de Terán Sánchez, A. "Papel del Atlántico en la configuración de Andalucía", *Historia, Instituciones, Documentos*, 35, 2008: 85-105.

15. González Zalacain, R. J. "De puerto a puerto: las relaciones entre los puertos de la bahía de Cádiz (siglos XV-XVI), Aznar Vallejo, E., González Zalacain, R. J. (Eds.) *De mar a mar. Los puertos castellanos en la Baja Edad Media*. Servicio de Publicaciones de la Universidad de La Laguna, San Cristóbal de La Laguna: 147-178.

16. Véase de Ladero Quesada, M. A. "Sanlúcar de Barrameda, antepuerto de Sevilla, a finales del siglo XV", Arízaga Bolumburu, B. *et alii* (Eds.) *Mundos medievales: espacios, sociedades y poder: homenaje al profesor José Ángel García de Cortázar y Ruiz de Aguirre*, Vol. 2. Universidad de Cantabria, Santander, 2012: 1491-1508; y "Los señoríos medievales en el ámbito de Cádiz y Jerez de la Frontera", *En la España Medieval*, 2, 1982, vol. I: 543-572.

nuevos núcleos urbanos, como es el caso de Puerto Real, en 1483, para poder garantizar la presencia de localidades directamente dependientes de la corona en esa fachada costera. En 1492, a su vez, recuperó para la jurisdicción de realengo la ciudad de Cádiz, quedando en ese momento El Puerto de Santa María como principal enclave portuario señorial de la bahía de Cádiz, y fuente de continuos conflictos con otras localidades del entorno.

Por tanto, en este período de tránsito entre el siglo XV y el siglo XVI la franja litoral andaluza se encontraba dividida entre varias jurisdicciones diferentes. El proceso de señorialización del área onubense es muy cambiante, y las localidades van pasando de unas manos a otras merced a pleitos o acuerdos matrimoniales, que no alteran sin embargo el hecho final de que todo el territorio esté bajo dominio señorial, y en el caso concreto de esa zona con predominio muy ostensible, al final del período, de la casa de Medina Sidonia[17], que como veremos también tuvo importantes propiedades en el resto de la zona.

En cuanto a la desembocadura del Guadalquivir, ya indicamos que el puerto de Sevilla vertebraba el tráfico portuario, tanto río arriba con destino a Córdoba, como a través de la desembocadura del mencionado río con destino hacia los principales puertos del Mediterráneo y el Atlántico europeos y, desde 1493, a las Indias occidentales[18]. Y también en este espacio encontramos un panorama jurisdiccional complejo, en el que la prevalencia de la ciudad sevillana no debe hacernos olvidar que el control de la desembocadura del río Guadalquivir se hallaba en manos del duque de Medina Sidonia, señor jurisdiccional de la villa de Sanlúcar de Barrameda.

Por último, la desembocadura del río Guadalete constituye el ejemplo más claro de todo lo comentado hasta el momento. Como cabecera de la tierra de realengo y pieza clave de la estrategia de dominación real sobre esa parte del

17. Ladero Quesada, M. A. "Los señoríos medievales onubenes. Período de formación", Carriazo Rubio, J. L., Miura Andrades, J. M. (Eds.) *Huelva en la Edad Media: reflexiones, aportaciones y nuevas perspectivas veinte años después*. Servicio de Publicaciones, Huelva, 1998: 203-228.

18. Para una visión diacrónica de la importancia del río Guadalquivir en la conformación de Andalucía véase el trabajo de Collantes de Terán Sánchez, A. "De Betis a Guadalquivir: la victoria de Mecurio", *Itinerarios medievales e identidad hispánica. XXVII Semana de Estudios Medievales. Estella, 17-21 julio 2000*. Gobierno de Navarra, Pamplona: 159-188.

territorio se encontraba la ciudad de Jerez de la Frontera, cuyo puerto de El Portal, situado en la ribera occidental del río Guadalete constituía el punto de salida de la producción de su extensísimo alfoz, aunque bien es cierto que muy poco densamente poblado, en el que se generaba mucha de la producción comercializada por mar. Ya en la propia fachada costera, y tomando como referencia la desembocadura del río, a comienzos del siglo XVI las principales localidades de la costa occidental eran de dominio señorial y las de la oriental a la corona. Así, Rota perteneció a lo largo de todo el período que nos ocupa a la familia Ponce de León, fundadora de la Casa de Arcos precisamente a partir de la recuperación por parte de la corona de Cádiz que ya mencionamos anteriormente, por cuya compensación otorgó a esta familia el mencionado ducado de Arcos. Y en la propia desembocadura del río Guadalete, erigiéndose como uno de los principales puertos de la Baja Andalucía, nos encontramos con El Puerto de Santa María, localidad de significativa actividad marítima perteneciente, al final de la Edad Media, a la casa de Medinaceli, otra de las principales casas nobiliarias con intereses en la región.

Pertenecientes a la jurisdicción de realengo, a su vez, fueron las restantes localidades de la fachada atlántica: Cádiz, que como ya se ha indicado retornó a esta jurisdicción a finales del siglo XV, y Puerto Real, fundada en 1483 por los monarcas, y que tras un breve período de independencia pasó a la jurisdicción de Jerez, en la que permanecería hasta la segunda mitad del siglo XVI.

Como se puede deducir a partir de lo expuesto hay dos ideas importantes que se deben extraer como conclusión de lo expuesto. Por un lado, este conjunto de localidades muestra un carácter heterogéneo en cuanto a tamaños poblacionales y dinámicas socioeconómicas. Ciudades como Jerez de la Frontera, o más significativamente Sevilla, constituyen entidades urbanas poliédricas, con múltiples orientaciones políticas, económicas y sociales, que configuraron unas sociedades urbanas en las que el papel del mar es importante pero no predominante. Frente a ellas, las localidades volcadas al mar, generalmente de menor tamaño, sí tuvieron en el mar su principal eje articulador de la vida diaria. Por ende, los contextos para la generación de conflictos difieren.

Y la segunda idea a tener en cuenta tiene que ver con los mecanismos de resolución de los conflictos. Las distintas jurisdicciones imponen un actividad

judicial divergente, con jueces de primera instancia dependientes de distintos poderes, que por otro lado compartían los mismos tribunales en grado de apelación. A ellos hemos de añadir la existencia de una jurisdicción privativa del ámbito marítimo, el almirantazgo castellano, que también tenía competencias en la materia[19]. Todo ello genera un complejo mapa institucional que afecta, a su vez, al grado de conservación y accesibilidad de las fuentes generadas por esa actividad judicial. En cualquier caso, en las páginas que siguen veremos los distintos tipos de conflictos generados en la zona a partir de la documentación conservada.

3. EL MAR Y LOS CONFLICTOS JURISDICCIONALES

La primera esfera de conflicto a la que vamos a prestar atención es la institucional, la que afectó a las distintas instancias jurisdiccionales con competencias en el ámbito marítimo. El proceso de formación del estado moderno a partir del siglo XVI hizo que paulatinamente se fuera imponiendo el poder central frente al conjunto de poderes de inferior rango[20], pero aún en los siglos finales de la Edad Media el panorama era mucho más confuso y sujeto a continuas disputas. Pero además de en este plano jerárquico, también encontramos ejemplos de conflictividad institucional en un plano horizontal, materializados en las disputas que llevaron a cabo los concejos de estas localidades marítimas de la baja Andalucía entre sí como reflejo de la competencia que tuvieron por ganar espacios de actividad económica o de influencia política, conflictos por otro lado habituales en otros contextos de la propia corona de Castilla[21].

19. Calderón Ortega, J.M. *El Almirantazgo de Castilla. Historia de una institución conflictiva (1250-1560)*. Universidad de Alcalá, Alcalá de Henares, 2003: 217-223 y 231-246.

20. Resulta clarificador el estudio sobre esta cuestión realizado para el caso francés por Lebouedec, G. y Llinares, S. "Le port comme lieu de conflit d'autorité (XVIe - XIXe siècles)", *Les Cahiers du Centre de recherche d'histoire quantitative,* 1, enero 2009. Disponible en internet en http://www.crhq.cnrs.fr/cahiers/page-article.php?num=311&ch=6, fecha de consulta 15/07/2015.

21. Como bien ha documentado Beatriz Arízaga en un trabajo presentado en la primera edición de estos Encuentros Internacionales del Medievo de Nájera: Arízaga Bolumburu, B. "Conflictividad por la jurisdicción marítima y fluvial en el Cantábrico en la Edad Media", Arízaga Bolumburu, B., Solórzano Telechea, J. A. (Eds.) *Ciudades y villas portuarias del Atlántico en la Edad Media: Nájera. Encuentros Internacionales del Medievo.* Instituto de Estudios Riojanos, Logroño, 2005: 17-56.

Un campo especialmente proclive a este tipo de conflictividad es el relacionado con la fiscalidad. El entramado impositivo de la época era sumamente complejo[22], en el que a las cuestiones jurisdiccionales derivadas de la realidad descrita en las páginas anteriores debemos añadir el amplio campo de privilegios fiscales que los monarcas otorgaron a algunas de estas localidades, lo que generó un volumen muy significativo de pleitos por estas razones en estos años.

Como ya se ha indicado en la introducción, únicamente debemos tomar en consideración en estos momentos los conflictos que cumplan dos de los tres requisitos necesarios para ser considerados conflictos portuarios. Un ejemplo de ellos sería el que denunció ante el concejo de Jerez de la Frontera el comerciante genovés Luis Doria, quien protestó ante los regidores jerezanos que los almojarifes de la ciudad le habían tomado en el puerto de la ciudad cierta cantidad de seda que ya había liquidado previamente en Cádiz[23]. Esta circunstancia era relativamente habitual, y generó continuas protestas por parte de los comerciantes de la zona, que alegaban que se trataba de un único partido fiscal, pero que se veían obligados por los administradores locales a tributar varias veces por la misma mercancía[24].

Este tipo de conflictos se generaba también en otros niveles del tráfico marítimo, más allá del puramente mercantil. Nuevamente utilizamos un ejemplo de Jerez de la Frontera, y retornamos a una sesión del concejo para recuperar la queja

22. Véase al respecto el reciente balance realizado por Bello León, J. M. "El marco jurídico y fiscal en los puertos andaluces a finales de la Edad Media", Aznar Vallejo, E., González Zalacain, R. J. (Eds.) *De mar a mar. Los puertos castellanos en la Baja Edad Media*. Servicio de Publicaciones de la Universidad de La Laguna, San Cristóbal de La Laguna, 2016: 17-58.

23. Archivo Municipal de Jerez de la Frontera (en adelante AMJF) Actas capitulares 1496-5 152 v. 27 de junio de 1496.

24. Como señalaba Leonís Adorno, otro mercader de origen genovés que actuó en Jerez en estas fechas: "*de cabsa de pagar las mercaderías muchos almoxarifalgos non deviéndolos, non vienen a esta* çibdad*, porque en Cádiz quando se descargan allí lo pagan, e sy vienen por El Puerto de Santa María asý mismo allí lo pagan, e sy vienen a esta* çibdad *asý mismo lo pagan, e sy van tanbién a Sevilla lo pagan; por manera que vna mecaduría paga munchos almoxarifalgos, e que estos almoxarifalgos non lo deven las mercaderías, porque el arçobispado de Sevilla e obispado de Cádiz es todo vn partido e todo se arrienda junto, e por eso no se debe de cualquier mercadería que en el arçobispado de Sevilla e obispado de Cádiz entrare más de vn almoxarifalgo, e que de cabsa de se llevar tantos non vienen ningunas mercadurías a esta* çibdad*"*, AMJF, AC, 1520-octubre-8. Citado también en Mingorance Ruiz, J. A. *Los extranjeros en Jerez a fines de la Edad Media*. Universidad Pablo de Olavide, tesis doctoral inédita, 2013: 1648.

que el veinticuatro de la ciudad, Francisco Díaz de Cera, veinticuatro, elevó a los demás regidores sobre los problemas que estaban generando las villas de Trebujena y Sanlúcar de Barrameda a la hora de utilizar el puerto de Alventos, uno de los embarcaderos de la ciudad situado en la ribera del río Guadalquivir[25], para la entrada de mercancías en la ciudad, ya que "*desde tiempo inmemorial fue libre y exento de pagar todo lo que trae a Jerez, y se carga y descarga en él*". Se trata de un conflicto entre localidades que veremos repetido más adelante en otras esferas de actividad.

Para finalizar con la vertiente de la conflictividad institucional derivada de la actividad fiscal en la zona hay que hacer referencia a las constantes fricciones que se dieron entre los almojarifes sevillanos y los oficiales del almirante de Castilla[26]. Especialmente sonado fue el pleito que llevaron a cabo, en el tránsito del siglo XV al XVI, la ciudad hispalense y el almirante, a cuenta del pago de los derechos y su justificación[27]. Gracias al propio desarrollo del proceso y a las declaraciones de los testigos conocemos con bastante precisión los problemas y conflictos derivados del cobro de derechos reconocidos al almirante, además de permitirnos también ver cómo sus oficiales actuaban de manera cotidiana, en ocasiones extralimitándose en sus funciones.

Pero además, la presencia de esta institución, con jurisdicción sobre el ámbito marítimo, generó a su vez problemas en otros ámbitos de la actividad habitual de las instituciones. El Almirantazgo implicaba la existencia de una instancia de poder más, con su jurisdicción propia y capacidad para ejecutarla, e incluso una tributación específica para sus arcas[28], lo que generó numerosos roces con personas y concejos de la zona. Un ejemplo lo tenemos en el que relató ante el cabildo de Jerez el vecino Pero Bueno, quien señaló que Sancho de

25. Sobre Jerez de la Frontera y sus salidas al mar véase González Zalacain, R.J. y Muñoz Gómez, V. "Jerez y el mar en la Baja Edad Media", *Actas del Congreso 750 aniversario de la incorporación de Jerez a la Corona de Castilla*. Jerez de la Frontera, Ayuntamiento de Jerez-Universidad de Cádiz: 307-327.

26. Calderón Ortega, J.M. *El Almirantazgo de Castilla*. *op. cit*: 260-262.

27. Recientemente estudiado por Aznar Vallejo, E. "Las rentas del Almirantazgo castellano. Entre la ley y la costumbre", *En la España Medieval*, 37, 2014: 131-163.

28. Puede consultarse el arancel de derechos ratificado en 1512 por la reina Juana en Calderón Ortega, J.M. *El Almirantazgo de Castilla..., op. cit*: 398-400.

Toledo, "*que se dice juez del almirante"*, mantenía arrestados desde hacía más de un mes a ciertos vecinos sin tener una acusación clara contra ellos, diciendo únicamente que era por cierto hurto sin especificar[29].

Otro caso en el que participaron oficiales del almirante fue el que enfrentó a Rodrigo Álvarez de la Becerra, que se presentaba como su lugarteniente, con Alvar Núñez Cabeza de Vaca, regidor de Jerez de la Frontera, al que acusaba de entrometerse en las atribuciones del almirante tanto en Jerez como en el Puerto de Santa María, dando licencias para la saca de granos del reino, con la amenaza de quejarse al rey e ir contra sus bienes por mil doblas de oro, cuantía en que estimaba el agravio[30]. Como vemos, el abanico de situaciones en las que se cumple el criterio marcado para etiquetar a un conflicto como portuario es muy amplio y afecta a un extenso y variado número de personas.

No fueron éstos, sin embargo, los únicos actores de los conflictos institucionales. El propio Vicente Yáñez Pinzón, uno de los primeros protagonistas de la presencia castellana en América, tuvo serios problemas con los almojarifes hispalenses. Tras firmar con Juan Rodríguez de Fonseca, oidor de los Reyes Católicos, en 1499 la capitulación *"para descubrir yslas y tierra por el mar océano"*[31], los almojarifes de Sevilla le pusieron muchas trabas para sacar las armas y pertrechos autorizados para la empresa, tal y como lo demuestra el proceso conservado en copia notarial[32].

Todos estos ejemplos ayudan a comprender el amplio espectro de conflictos a los que se les puede atribuir una base jurisdiccional o fiscal. No obstante, antes de pasar al siguiente apartado no me resisto a mencionar otra esfera

29. AMJF, Actas capitulares, 1492-2 fº 45-46, 11 de abril de 1492.

30. En este caso el requerido contestó que tenía facultad para ello, ya que él también disponía de nombramiento del Almirante, y además más moderno que el de Álvarez de Becerra. Archivo Ducal de Alba, Almirante, 77-53, 18 de abril de 1455/8 de agosto de 1455

31. Publicada hace ya bastantes años por Muro Orejón, A. "La primera capitulación de Vicente Yáñez Pinzón para descubrir en las Indias", *Anuario de Estudios Americanos*, 4, 1947: 743-756.

32. Archivo Histórico Provincial de Sevilla, Protocolos Notariales, 5.32 42.2 6v., 22 de octubre de 1499. Fue transcrito en su día por Bono, J., Ungueti-Bono, C. *Los Protocolos Sevillanos de la época del Descubrimiento. Introducción, Catálogo de los Protocolos del siglo XV y Colección Documental*. Junta de Decanos de los Colegios Notariales de España, Sevilla, 1986: 157 (d. 42.2); 430-35 (d. transcrito 90).

en la que las instituciones se enfrentaron, y que nos va a servir de enlace con los siguientes tipos de conflictos. En esta ocasión no debemos pensar tanto en términos jurídicos (aunque ello nunca se deje completamente de lado) sino en términos de competencia por espacios, geográficos pero sobre todo económicos.

Encontramos varios ejemplos al respecto. El primero de los que quiero traer a colación es el que mantuvieron las distintas localidades ubicadas en el río Guadalete por la gestión de las barcas utilizadas para el transporte de personas y mercancías[33]. Existía una barca, conocida como "*la barca de El Portal*", que permitía a los habitantes de Jerez de la Frontera y a los de El Puerto de Santa María salvar el río Guadalete y abastecer las localidades, y otra conocida como "la de El Puerto", que ponía en contacto a ambas localidades citadas con Cádiz. En ambos casos, los beneficios que generaban, mediante un sistema de arrendamiento, iban a engrosar las arcas de los propios de cada uno de los concejos[34]. Sin embargo, a fines del siglo XV una nueva barca, propiedad de Charles de Valera, alcaide de El Puerto de Santa María, entraría en escena con una finalidad bien distinta: facilitar el acceso de lo jerezanos a los molinos harineros situados en la margen izquierda de la desembocadura del Guadalete. Por este motivo contaba con la expresa prohibición de cualquier otro pasaje, norma incumplida repetidamente, y que fue objeto de numerosos conflictos que se prolongaron hasta bien entrado el siglo XVI, en los que se entremezclaron ambiciones personales con las iniciativas llevadas a cabo por los concejos para mantener sus ingresos derivados del arrendamiento de estas embarcaciones.

En esa línea de competencia entre localidades, otro ámbito en el que se constatan dinámicas competitivas entre localidades portuarias lo tenemos en el de la pesca. Este sector generó numerosas relaciones positivas entre localidades

33. Para una aproximación a la navegación de cabotaje en la zona véase Aznar Vallejo, E. "Barcos y barqueros de Sevilla", *Historia, Instituciones, Documentos*, 21, 1994: 1-12; y González Zalacain, R. J. "De puerto a puerto..., *op. cit.*

34. Abellán Pérez, J. "Las barcas del Guadalete: las relaciones entre la villa de El Puerto de Santa María y la ciudad de Jerez de la Frontera en época de los Reyes Católicos", *Revista de Historia de El Puerto,* 47, 2011: 9-23.

portuarias[35], pero también fue fuente continua de roces entre localidades en la época. Un ejemplo bien conocido es el que se deriva del acuerdo al que llegaron en 1501 los pescadores de la localidad cántabra de San Vicente de la Barquera, quienes atesoraban una larga tradición y presencia en las costas andaluzas[36], con la ciudad de Jerez, para vender el producto de su pesca únicamente en el puerto franco de la localidad jerezana, excluyendo expresamente el acuerdo la venta en El Puerto de Santa María y Sanlúcar de Barrameda. Esta competencia entre localidades se proyectó en los siguientes años, y de nuevo vemos repetidas estrategias similares a las de las barcas que acabamos de ver. En este caso conocemos el conflicto de forma indirecta, por las protestas generadas en la localidad de origen, en San Vicente de la Barquera, donde, como consecuencia de las "*franquezas y libertades*" prometidas por el duque de Medinaceli y el duque de Arcos, se había producido un notable abandono de San Vicente, ya que muchos lo que había provocado que muchos hombres que se hubieran ido a vivir al Puerto de Santa María y Rota[37].

En definitiva, todos estos casos que hemos ido analizando muestran la extraordinaria complejidad en la que se movieron las sociedades portuarias de la baja Andalucía en este período. En un proceso de progresiva consolidación del estado moderno, muchos de estos ejemplos muestran la problemática derivada de la capacidad de ejercicio de su jurisdicción que tenían muchas de las instituciones involucradas en el hecho de la mar, marcados como en otros contextos por la multiplicidad de jurisdicciones. No obstante, éste es únicamente uno de los planos de la conflictividad vinculada a la realidad marítima. Veamos a continuación otro de ellos, el de los conflictos económicos.

35. Véase un estudio extenso sobre la pesca en Andalucía y Canarias en Bello León, J. M. *La pesca en Andalucía y Canarias en el tránsito de la Edad Media a la Moderna (siglos XV y XVI)*. Ediciones Idea, Santa Cruz de Tenerife, 2008.

36. Franco Silva, A. "Los pescadores del Puerto de Santa María y sus problemas a comienzos del siglo XVI", *Historia, Instituciones, Documentos*, 22, 1995: 191-214.

37. Bello León, J. M. "Pescadores andaluces y canarios a finales de la Edad Media", *La pesca en la Edad Media*. Editum y Sociedad Española de Estudios Medievales, Murcia, 2009: 35-54.

4. LAS ACTIVIDADES ECONÓMICAS Y SUS CONFLICTOS

Los puertos son, por su propia definición, lugares especialmente propicios para la actividad comercial. Y por extensión, este ámbito económico fue especialmente proclive a la generación de conflictividad de tipo económico. Las transacciones fallidas, o las mercancías impagadas, constituían una realidad cotidiana que se puede percibir de forma muy nítida mediante la consulta de los protocolos notariales. No es mi intención introducirme en este tema, que merece un capítulo propio, pero sí me interesa resaltar determinados condicionantes que podríamos calificar como estructurales, y que generaron unos escenarios propicios para las situaciones conflictivas. En otras palabras, se trata de esos elementos que definen la frontera entre lo lícito y lo ilícito, fundamental a la hora de comprender la conflictividad vinculada al mar en toda su extensión[38].

En este sentido, hay una primera línea que conecta directamente con los problemas vinculados al ámbito fiscal del apartado anterior, como lo atestiguan las medidas que tuvo que tomar la corona en el cambio de siglo por los problemas que se estaban planteando al comercio en la zona de la bahía de Cádiz. En el año 1500 el concejo de Chipiona protestó ante los reyes por los problemas que les estaba poniendo el concejo de Sanlúcar de Barrameda para poder comerciar con Flandes e Inglaterra. Así se recoge en un documento del Registro General del Sello:

> *"[...] Sepades que por parte del conçejo, alcaldes, regidores, oficiales e omes buenos del logar de Chipiona nos fue fecha relación por su petición etc., disiendo que el dicho logar está vna legua de la villa de Sanlúcar de Barrameda e dis que es logar pequeño e que se cogen en él muchos vinos, e dis que se suelen cargar para Flandes e para Ynglaterra e para otras partes por la mar, e dis que los suelen conprar e cargar mercaderes ingleses e de otras naciones estantes en la dicha villa de Sanlúcar e*

38. Meyer, J. "La Mer, une exception culturelle mondiale: la violence, le licite, l'illicite, le téré, l'interdit à l'époque moderne", Augeron, M., Tranchant, M. (Eds.) *La violence et la mer dans l'espace atlantique XII^e-XIX^e siècle.* Presses Universitaires de Rennes, Rennes, 2004 : 13-23.

algunos vecinos de la dicha villa, e dis que los tales vinos se cargan en los navíos que vienen al puerto de la dicha villa de Sanlúcar, porque dis quel dicho logar de Chipiona non tiene puerto donde se puedan cargar, e que los vecinos del dicho logar suelen yr a la dicha villa suelen yr al dicho logar a llenar mantenimientos e otras cosas, y dis que de poco tienpo acá el conçejo de la dicha villa defiende todo lo susodicho e dis que penan grandemente a los vecinos de la dicha villa e estrangeros, desterrándolos e lleuándolos penas porque contratan con los vecinos del dicho logar y conpran y cargan de /fº1v. sus vinos e que asý mismo a los vecinos del dicho logar non consienten contratar en la dicha villa en sacar mantenimientos della [...] E por su parte nos fue suplicado e pedido por merçed mandásemos proueer premática que los vecinos del dicho logar pudiesen tratar e contratar en la dicha villa de Santlúcar y sacar della todas las prouisiones y mantenimientos e otras que menester ouiesen [...]Por ende vos mandamos [...] ayáis vuestra ynformaçión e sepáis la verdad cerca de lo susodicho [...]".[39]

Sanlúcar era una plaza comercial de primer orden, y este conflicto que se señala no sólo enfrentaba a dos localidades, sino que estaba oponiendo a dos territorios pertenecientes a diferentes señoríos. Chipiona pertenecía a la Casa de Arcos, y Sanlúcar de Barrameda a la de Medina Sidonia; de ahí probablemente la justificación de una parte del conflicto. Éste encontró un cauce de solución por intermediación de la corona al año siguiente, cuando los reyes católicos otorgaron una real provisión a Juan de Guzmán, duque de Medina Sidonia, y a los concejos de Sanlúcar de Barrameda y a Chipiona mandándoles que los mercaderes naturales y extranjeros pudieran comprar y transportar vinos y productos libremente por ambas poblaciones[40].

Ese mismo año de 1500 Sanlúcar volvió a vivir un episodio conflictivo que vinculaba la vertiente institucional con esta actividad económica que estamos comentando. Pero esta vez la otra parte no era otro territorio de señorío, sino la propia corona, quien actúa para defender los derechos de los pilotos vascos,

39. AGS, RGS, 1500-VII-271. Granada, 29 de julio de 1500.

40. Archivo Histórico Nacional, Sección Nobleza, Osuna, 75-12.

que habían protestado porque en esa localidad gaditana se cargaban barcos extranjeros cuando los naturales del país estaban sin carga, desoyendo de este modo las órdenes de la corona que establecían la prevalencia de la carga en navíos castellanos antes que en los de otras naciones[41].

También tuvieron que intervenir los monarcas, en un plano similar a éste, para controlar que la pesca ilegal no influyera negativamente en la política exterior de la corona. En este sentido conocemos cómo en 1491 los reyes católicos encomendaron al alguacil real Diego García *el rico* que se informara en Cádiz, Puerto de Santa María y Sanlúcar de Barrameda, acerca de quiénes habían ido a pescar en las pesquerías del rey de Portugal, con o sin licencia del portugués, con autorización para castigar a los culpables[42].

Insistiré en esta idea más adelante, pero sí quiero remarcar en este momento la constatación del carácter poliédrico que presentan muchos de los conflictos vinculados con las sociedades portuarias y el ámbito marítimo. Estos ejemplos previos, tanto los relativos al comercio como el caso de la pesca, encajan perfectamente en los límites que hemos indicado para los conflictos institucionales. No obstante, tienen un marcado componente económico que es el que ha hecho preferible su inclusión en este apartado. Pero no debemos olvidar que en esto, como en otros de los temas tratados en este trabajo, las fronteras no siempre son todo lo nítidas que nos gustaría.

---

41. *"Don Fernando e doña Ysabel, etc. A todos los corregidores, asystentes e alcades, alguaziles e otras justiçias qualesquier, asú de la villa de Santlúcar de Barrameda como de todas las otras* çibdades *e vilas e lugares de los nuestros regnos* e señoríos, e cada *vno e qualquier de vos en vuestros lugares e juredições a quien esta nuestra carta fuere mostrada, salud e graçia. Sepades que por parte de los maestres de naos del condado Vizcaya e prouinçia de Guipúzcoa nos fue fecha relación por su petición diziendo que en el puerto de la dicha villa de Santlúcar diz que están más de treynta naos suyas e otras tantas de yngleses e bretones esperando cargazón para las fletar, e por que su parte fuestes requeridos con una nuestra carta premática que agora nuevamente mandamos dar para que ningunas mercaerías se cargansen en navíos estrangeros aviendo navíos de nuestros súbditos e narutales, que como quiera que ovedesçistes la dicha nuestra carta e premáticoa non la avéys querido ni queréys conplir ni faser pregonar a cabsa que cargasen los navíos de los dichos estrangeros de que resçiben mucho agrauio e dapno. E por su parte nos fue suplicado e pedido por merçed mandásemos guardar la dicha premática executando las penas en ella contenidas en las personas e bienes de los dichos que contra ella han ydo e pasado […]".* AGS, RGS, 1500-X-478. Granada, 5 de octubre de 1500.

42. AGS, RGS, 1491-VIII-78. Real de la Vega de Granada, 15 de agosto de 1491. El documento está publicado en Suárez Fernández, L. *Política Internacional de Isabel la Católica. Estudio y documentos*. Tomo III., Instituto "Isabel la Católica" de Historia Eclesiástica, Valladolid, 1969: 254-256.

Pasemos ya a tratar otros ámbitos que triangulan espacios, agentes y conflictos marítimos. En este sentido el otro gran campo que vincula actividad económica y conflicto lo encontramos en el mundo del comercio, que generaba un constante flujo de capitales y mercancías, lo que sin duda suponía un escenario muy propicio para que se dieran en su práctica diaria problemas de diversa índole. Para nuestro caso concreto, no debemos perder de vista que se trata de una época en la que se produce una traslación de la actividad económica desde el Mediterráneo, tradicional escenario económico de los siglos precedentes, hacia un Atlántico que fue ganando peso progresivamente peso en el conjunto de la economía europea, al calor del proceso de expansión atlántica[43].

En este contexto de expansión económica, no debe extrañarnos el enorme volumen de transacciones económicas generadas en los principales puertos de la zona. Numerosos contratos de todo tipo, compromisos, cartas de flete, seguros, o préstamos, acreditan esa actividad[44]. Y dentro de este contexto, y antes de llegar al conflicto propiamente dicho, encontramos en los archivos notariales numerosos ejemplos documentales que testifican una situación intermedia entre el negocio y el pleito, y que solemos ver reflejadas especialmente en tipos diplomáticos como la carta de obligación, en la que las partes se reconocen comprometidas, en muchas ocasiones porque previamente alguna de ellas no ha cumplido lo pactado en las primeras fases del negocio[45].

---

43. Un balance reciente en Bello León, J. M. "Notas para valorar la contribución de la expansión atlántica a la hacienda real castellana a finales de la Edad Media", *Revista de Historia Canaria*, 188, 2006: 61-76.
En este proceso tuvo un papel protagonista la ciudad de Sevilla, que además conocemos con relativa precisión gracias al volumen de documentación conservado. Bello León, J. M. "El Reino de Sevilla en el comercio exterior castellano (siglos XIV-XV)", Casado Alonso H. (Ed.) *Castilla y Europa. Comercio y mercaderes en los siglos XIV-XV y XVI*. Diputación Provincial de Burgos, Burgos, 1995: 57-80, y Otte, E. *Sevilla y sus mercaderes a fines de la Edad Media*. Fundación El Monte, Sevilla, 1996. Sobre las fuentes, del mismo autor *Sevilla, siglo XV. Materiales para su historia económica*. Ed. de Bernal, A. M. *et alii*. Sevilla, Centro de Estudios Andaluces.

44. No debemos olvidar que nuestro marco cronológico se sitúa al comienzo de una época fundamental para la formación del nuevo modelo financiero y comercial. Será a partir de los años 60 y 70 del siglo XV cuando empiecen a proliferar en Sevilla los instrumentos crediticios que serán fundamentales en el comercio mundial en los siglos posteriores. Bernal, A. M. *La financiación de la Carrera de Indias (1492-1824). Dinero y crédito en el comercio colonial español con América*. Fundación Cajasol, Madrid-Sevilla, 1993: 99-101.

45. Los ejemplos son muy numerosos, y más desde que la reciente publicación parcial del ingente fondo de fichas documentales que acumuló en su dilatada trayectoria Enrique Otte permita una mayor accesibilidad a ese extraordinario caudal de información referida a la principal plaza comercial de la zona, Sevilla. En esta obra, como ejemplos más significativos de este tipo de documentos podemos citar la escritura de obligación acordada entre el genovés Luis Riberol y Alonso de Salamanca por cierto aceite. Lo interesante en este caso no es el negocio en

También conservamos ejemplos que nos sitúan en un grado superior en la escala de conflictividad por estas razones, como ocurre con la reclamación de información que en 1478 hicieron los reyes tanto a la justicia de Sevilla como a la de Santander, a instancias de una solicitud de la Señoría de Venecia, con motivo del fraude que denunció el mercader veneciano Lorenzo Sacente, estante por aquellos en Sevilla, quien acusaba al vizcaino Francisco de Arse, de haber malbaratado cierta mercancía que tenía que llevar de Sanlúcar a Cerdeña[46]. Esta reclamación no afectaba exclusivamente al capitán de la nao, sino que incluía a Pedro Vélez y Alfonso de Panazos, dos mercaderes vizcaínos que se habían obligado, en una fórmula parecida a la que hemos visto en el ejemplo anterior, a responder con sus bienes si el negocio no se desarrollaba tal y como se había pactado. Como vemos, este tipo de situaciones son ilustrativas de las complejas relaciones que se articulan en las sociedades portuarias. La solvencia financiera de los intervinientes no estaba siempre garantizada, y las actividades crediticias y las obligaciones que estamos comentando permitían llevar a cabo iniciativas comerciales complejas, y a menudo arriesgadas.

Estos casos son más complejos. Lo más habitual es que nos encontremos en los registros de los escribanos con reclamaciones realizadas entre los participantes en el negocio[47]. Y cuando esta instancia no ofrecía resultados satisfactorios para

---

sí, sino el relato: "*[...] Luego el dicho Luis de Riberol dijo al dicho Alonso de Salamanca que bien sabía en como él y Pedro de Tamayo, vecino de Sevilla en la collación de Omnium Sanctorum de mancomún, etc., se obligaron de le dar y pagar diez quintales de buen aceite de olivas, nuevo y limpio y claro y sin borras, en fi n del mes de febrero que pasó de este año, so cierta pena, según se contiene en el contrato de obligación que sobre la dicha razón diz que le hicieron ante mí; y dijo que como quiera que él por muchas veces les ha requerido que le diesen el dicho aceite que así se obligaron de le dar y no lo han querido hacer poniendo en ello sus escusas y dilaciones, de lo que él recibe agravio y daño; por ende, que les pide y requiere le entreguen el dicho aceite, pues el plazo es pasado, con protestación de cobrar de sus bienes a 110 mrs., por cada arroba de aceite, como hoy día dijo que vale en esta ciudad [...] y lo pidió por testimonio, y a los presentes que le sean de ello testigos*". Centro de Estudios Andaluces (en adelante CEA), Fondo Documental Enrique Otte (FDEO), 26, 13, fº 59. *Regesto de documentos notariales relativos al comercio sevillano recopilados por Enrique Otte, I (1441-1503)*, Lacueva Muñoz, J. J. (Ed.) Fundación Buenas Letras, Sevilla, 2014, nº 837.

46. Archivo General de Simancas [en adelante AGS], Registro General de Sello (RGS), 1478-II-86. Sevilla, 6 de febrero de 1478.

47. Por ejemplo, Diego de Jerez, vecino de Huelva, reclamó el pago de 35.000 mrs. de un albalá a Martín Pinelo, comerciante genovés, por no haber satisfecho la deuda contraída. AHPS PN 5.15 25.2 14r. 24 de octubre de 1492. Cit. en Bono, J., Ungueti-Bono, C. *Los Protocolos Sevillanos de la época del Descubrimiento..., op. cit.*: 130 (d. 25.2). Conocemos también la reclamación que Juan Martín de Monja, vecino de Palos, hizo a Francisco de Alfaro y Juan de Baeza, quienes habían participado como escribanos en una armada a La Mina de Oro, a los

las partes, la siguiente fase en el procedimiento era la de la reclamación ante las autoridades judiciales, a la que dedicaremos el último apartado.

5. VIOLENCIA MARÍTIMA EN LA ANDALUCÍA ATLÁNTICA

Hasta aquí hemos ido viendo distintas esferas de conflictividad en las sociedades portuarias de la baja Andalucía. Sin embargo, más allá de manifestaciones esporádicas o de que tuvieran un carácter soterrado, en general no responden a lo que habitualmente entendemos por hechos violentos. Violencias que implicaban el uso de la fuerza y de las armas, pero también que resultaban consecuencia de un fenómeno meteorológico adverso que golpeaba con toda su crudeza a las gentes del mar. Como se puede comprobar en el título del apartado en este punto no se alude exclusivamente a conflictos portuarios, lo que limitaría el campo de estudio y la tipología de los conflictos a tratar, y se amplía el espectro a toda la violencia vinculada a las sociedades marítimas.

Esta violencia está estrechamente vinculada al hecho fronterizo. El desarrollo del proceso de expansión atlántica, unido al avance de la conquista territorial castellana sobre el reino de Granada, hizo que esta localidades costeras constituyeran, en el tránsito del siglo XV al XVI, tanto la frontera frente al mundo musulmán situado en la otra fachada del mar Mediterráneo como la puerta hacia nuevos territorios que se estaban revelando absolutamente modificadores de la realidad preexistente[48].

En este escenario se sucedieron situaciones de violencia, muchas de ellas asociadas a las actividades económicas, como el asalto y robo de naves comerciales o pesqueras, pero también otras derivadas de los distintos conflictos bélicos que se desarrollaron en la zona en esos años[49]. De todo ello queda una

---

que reclamaba ciertos derechos, entre ellos los de avería, que los demandados consideraban injustos. AGS, RGS, 1480-III-93. Toledo, 27 de marzo de 1480.

48. González Zalacain, R. J. "El mar como frontera en la época de los descubrimientos..., *op. cit.*

49. Aznar Vallejo, E. "La guerra de allende. Los condicionamientos mentales y técnicos de la nueva frontera", *Guerra y diplomacia en la Europa Occidental (1280-1480). XXXI Semana de Estudios Medievales. Estella, 19-23 de julio de 2004*. Gobierno de Navarra, Pamplona, 2005: 83-115.

muestra significativa en la documentación real, tanto en su faceta judicial como en la gubernativa.

Como indicaba en la introducción, la violencia en el mar podía ser fortuita o estar directamente relacionada con la acción humana. Al primer tipo de violencia y sus consecuencias le dedicó hace pocos años Eduardo Aznar un estudio muy completo al que remitimos al lector interesado[50], por lo que no me voy a detener en él. Sí quiero, no obstante, ejemplificar esta realidad en nuestro contexto geográfico a partir de dos ejemplos en los que el hecho fortuito de las tormentas en alta mar provocó una alteración en el plan de viaje, que acabó con la pérdida de la mercancía por robo.

El primer caso que conocemos afectó al corregidor de Jerez de la Frontera, Juan de Robles, quien en 1494 informó en una sesión capitular que el año anterior había enviado con un criado suyo cierta mercancía con destino a Barcelona, y que a causa del mal tiempo tuvieron que ir a Mallorca y entrar en el puerto con seguro de la ciudad, a pesar de lo cual se le tomó toda la carga, sin que hasta la fecha de su exposición hubiera logrado que se lo restituyeran[51].

Y un caso similar le sucedió a Pedro Godínez, vecino de Baeza, que reclamó en 1495 ante la corona una mercancía que había dejado en manos de un mercader en Sanlúcar de Barrameda veintiséis años antes. La mercancía había sido embarcada en una nao portuguesa que se tuvo que desviar a Ceuta a causa de las tormentas, lugar en el que le fue robada por vecinos de la citada villa y de la localidad de Tarifa, junto con toda la mercancía que llevaba[52].

Más allá del hecho de que en ambas situaciones fuera el mal tiempo el causante del desvío de la ruta que, en último término, acabó con el robo de la nave, lo cierto es que estos robos de naves y mercancías fueron una constante a lo largo del período, tal y como lo atestiguan las numerosas referencias documentales conservadas. También en este aspecto es importante tener en

50. Aznar Vallejo, E. "El mar: fuente de conflictos y exigencia de paz", *Edad Media. Revista de Historia*, 11, 2010: 63-89.

51. AMJF, Actas Capitulares, 1494-2 20 30 de diciembre de 1494.

52. AGS, RGS, 1495-V-238. Madrid, 11 de mayo de 1495.

cuenta la disparidad jurisdiccional a la que hemos aludido anteriormente. No se nos ha conservado apenas documentación sobre el ejercicio de la justicia en primera instancia en los territorios de señorío, y en los de realengo la realidad tampoco es muy abundante. No obstante, sí podemos conocer muchos de estos episodios merced a las reclamaciones realizadas en grado de apelación a la corona, o simplemente en las peticiones elevadas a la máxima autoridad para que actuase desde un punto de vista gubernativo.

En esa primera instancia conocemos sobre todo reclamaciones ante el concejo de Sevilla, como la que elevaron Antonio Benítez y otros agraviados por el robo de una carabela anclada en Sanlúcar de Barrameda[53].

Y también en esa instancia se presentaban reclamaciones de acción gubernativa por parte del concejo, como la que elevaron al concejo hispalense en 1455 ciertos armadores y pescadores de Sevilla contra vecinos de Palos, a los que acusaban de apoderarse de pescado fresco y sardinas que traían a Sevilla[54]. Desconocemos si son los mismos pescadores a los que el escudero del rey de Portugal Pedro Alfonso acusó de apresar una carabela portuguesa procedente de Guinea y de incautarse de sesenta y seis esclavos africanos que venían en ella[55].

Lo que sí sabemos es que este tipo de actos fueron muy frecuentes, como lo atestiguan las más de doscientas reclamaciones elevadas a la corona por este motivo en el último cuarto del siglo XV, de los que casi cuarenta se produjeron en nuestro ámbito geográfico[56].

---

53. Sainz Fuentes, Mª. J., Simó Rodríguez, Mª. I. *Catálogo de documentos contenidos en los libros del cabildo del concejo de Sevilla*. Universidad de Sevilla, Sevilla, 1972, doc. nº 2264, 26 de abril de 1473. En una denuncia posterior concreta la acusación y aclara que los denunciados eran mercaderes ingleses. *Ibid*., doc. nº 2268 14 de mayo de 1473.

54. *Ibid*., doc. nº 1.694, 31 de octubre de 1455.

55. Requerimiento de Pedro Alfonso, escudero del infante de Portugal don Enrique, para que los pescadores de Palos, Moguer y Sevilla, que apresaron una carabela portuguesa, procedente de Guinea, le devuelvan los sesenta y seis esclavos negros que cogieron. *Ibid*. , doc. nº 1348, 11 de octubre de 1452.

56. Bello León, J.M. "Apuntes para el estudio de la influencia del corso y la piratería en la política exterior de los Reyes Católicos", *Historia, Instituciones, Documentos*, 23, 1996: 63-98. Véase especialmente entre las páginas 67 y 71.

Destacan en ellas una serie de elementos de interés. El primero de ellos ya lo hemos visto en los ejemplos citados anteriormente, y es la enorme disparidad existente en la distancia cronológica entre el hecho denunciado y la denuncia realizada. En los dos que señalé anteriormente se podía constatar este hecho, ya que en un caso el suceso había acaecido apenas unos meses antes y en el otro la denuncia se realizó con un cuarto de siglo de diferencia.

Esta circunstancia puede tener varias causas. Por un lado, debemos tener en cuenta la fragilidad de la memoria personal. En 1488 Diego Simón y Antonio Quintero fueron denunciados, junto con otros vecinos de Palos, Huelva y Moguer, por haber asaltado catorce años atrás a Fernán Pérez y haberle robado dos carabelas con sus cargas en oro, esclavos y mercancías[57]. La misma denuncia se reiteró al año siguiente, indicando correctamente que los hechos habían sucedido quince años antes[58]. Ahora bien, un año después encontramos nuevamente una tercera referencia a los mismos acontecimientos, y en esta ocasión el demandante indicaba que los hechos habían acaecido "*puede aver nueve años poco más o menos*"[59].

Pero la explicación de esta demora en el tiempo la podemos encontrar en el del pleito que tratan Juan de Meso, vecino de Bermeo, con Antonio Martínez Neto y Francisco Fernández Esquerdo, vecinos de Palos. El primero declara que hace unos 15 años, estando en las pesquerías de Berbería, con una carabela, los citados A. Martínez y F. Fernández, a bordo de unas carabelas armadas le tomaron su barco con todos los aparejos y mantenimientos. Estima las pérdidas en 40.000 maravedís y alega que no ha obtenido justicia debido a los desórdenes de *los tiempos pasados*.[60] Sea como fuere, ambos casos nos hablan

57. AGS, RGS, 1488-IX-136. Valladolid, 28 de septiembre de 1488.

58. AGS, RGS, 1489-VI-108. Jaén, 5 de junio de 1489

59. AGS, RGS, 1490-XI-211, Córdoba, 12 de noviembre de 1490.
Un hecho similar lo constatamos en el caso de García de Escandón, vecino del Puerto de Santa María, quien pleiteó ante los reyes contra Alfonso Yáñez Vaquenas, vecino de Palos, al que acusaba de haberle asaltado cuando iba con su navío hacía más de diez años *(...) que puede aver dose* años poco más o menos que (...). AGS, RGS, 1477-XI-340. Sevilla, 20 de noviembre de 1477. Al día siguiente hay otro documento el mismo asunto, en el que se reciben las pruebas de la parte demandada. AGS, RGS, 1477-XI-347. Sevilla, 21 de noviembre de 1477.

60. AGS,RGS, 1477-XI-345. Sevilla, 20 de noviembre de 1477.

de la latencia del conflicto en el tiempo y su activación en un momento y por unas causas concretas.

Como vemos, las informaciones conservadas no siempre son todo lo concretas que nos gustaría, pero gracias a algunos ejemplos podemos conocer con mayor precisión cómo se podían producir estos episodios de robo. Veamos el testimonio aportado por la orden de restitución de ciertos bienes a a Pero Franco y Alonso Gallego que les había sido robado por el piloto Juan de Triana, vecino del Puerto Santa. María, cuando la carabela de la que eran propietarios fue asaltada por franceses y el acusado se unió a los asaltantes:

> *"Don Fernando e doña Ysabel etc. A vos los alcaldes e otras justiçias qualesquier de la villa de Palos a quien esta nuestra carta fuere mostrada, salud e graçia. Sepades que Alonso Franco Vidal, vecino desa dicha villa, en nombre de Pero Franco e Alonso Gallego, vecinos desa dicha villa, nos hizo relación por su petición, que en el nuestro Consejo presentó, diciendo que teniendo los dichos sus partes vna carabela la cargaron de* çebada *para llevar a Colinbra en nuestro seruiçio, en la qual yva como señor e maestre ella el dicho Pero Franco e yva por pyloto vn Juan de Triana, vezino del Puerto de Santa María. E yendo su viaje estando sobre Alicante fue tomada la carabela por franceses e echaron en tierra desnudo en el cabo de Martín al dicho Pero Franco, e el dicho Juan de Triana, pyloto, diz que se fizo con los franceses e robó e tomó todo quanto avía en la dicha carabela, e non ouieron las personas ni avía allí cosa alguna, antes por aver el casco de la dicha carabela pagaron por la aver/ fº 1v. muchas cantidades de maravedís, e después acá puede aver vn año poco más o menos que el dicho Juan de Triana, piloto, aportó en la dicha villa, e quél con poder de los susodichos denunçió a vos, las nuestras justiçias, el robo e delito quel dicho Juan de Triana avía fecho.*[61]
>
> *E porque se averiguó que avía resçebido dello el dicho Juan de Triana en quantía de dozientos ducados fue preso por ellos e dado en poder de Pedro de Niebla e Martín de Guevara, alguacil de la dicha villa, los quales lo resçibieron e él les fizo cierto requerimiento que lo tovieron a*

61. AGS, RGS, 1500-V-36. Palos, 25 de mayo de 1500.

buen recabdo porque aclamaron no tenían presiones en que los tener, e les dio vn brete en que lo tovieron e les requerió ante escriuano público que lo *toviesen en el dicho brete de día e de noche, por manera que diese de buena cuenta con protestaçión quel hazía de cobrar dellos e de sus bienes los dichos dozientos ducados, los quales dexeron que ellos darían buena cuenta dél. E diz quel dicho preso fue por nigligençia de casa e poder del dicho Pedro de Niebla, alguacil, por la qual cabsa sería e son obligados a dar y entrega el dicho preso o pagar los dichos dozientos ducados con las costas.*

Por ende que nos suplicava e pedía por merçed mandásemos dar nuestra carta que luego le dé y entregue el dicho preso como lo resçibieron o le den y paguen los dichos docientos ducados, que así debía con las costas, e com la nuestra merçed fuere. Lo qual, visto etc. Porque vos mandamos que luego veades lo susodicho e llamadas/fº2r. e oýdas las partes a quien toca, buenamente no dando lugar a luengas ni dilaciones de maliçia saluo solamente la verdad sabida, fagáys e administréys a las partes a quien toca complimiento de justicia, por manera que la ayan e alcancen, e por defeto della non tengan cabsa ni razón de se venir a quexar más *sobrello ante nos. E los vnos nin los otros, etc. Dada en esa villa, xxvii días de mayo de mill e quinientos años".*

He reproducido textualmente el documento porque contiene otra información complementaria, sobre los medios de resolución de los conflictos, a los que volveré en el último apartado. Ahora, simplemente quiero remarcar cómo el relato de los hechos es un ejemplo evidente de cómo podían suceder los acontecimientos en todas esas denuncias de las que apenas se nos indica más información que la del hecho propio del robo de la nave o de la carga.

Las iniciativas de estos actos podían tener distintos orígenes. Ya hemos visto ejemplos de fenómenos piráticos protagonizados por súbditos de otras naciones, pero no siempre este tipo de actos era organizado por extranjeros. O al menos así lo consideró el vizcaino Juan de la Torre, quien acusó a los servidores del duque de Medina Sidonia, y en general a las villas de Lepe, Palos y Sanlúcar, de

atacarle y robarle una nao surta en el Puerto de Santa María y que iba cargada de mercancías valoradas en 3.000 doblas de oro castellanas[62].

Resulta interesante este último detalle que alude al acuerdo entre varias localidades para llevar a cabo este tipo de acciones. Aunque lo más habitual era que fueran ejecutados por vecinos de una misma localidad, encontramos varios ejemplos en los que para llevar a cabo este tipo de actuaciones se pusieron de acuerdo gentes de distintas localidades de la costa andaluza, aunque eso sí, lo normal era que fuesen personas de localidades cercanas[63]. En cualquier caso se trata de una circunstancia que nos ayuda a percibir unas relaciones entre las gentes del mar de las distintas localidades a una escala mayor que la puramente local.

Las víctimas también pertenecían a un amplio espectro de procedencia. Muchos de los casos narrados fueron padecidos por súbditos castellanos, pero también los mercaderes extranjeros que se acercaron a comerciar hasta el Atlántico medio sufrieron ataques de similares características. En estos casos la corona buscaba conocer con detalle los acontecimientos, entre otras razones por las implicaciones en política exterior que podían llegar a tener acciones piráticas no controladas. No debemos perder de vista además el hecho de que es escenario en el que este tipo de actividades se desarrollaron es tan inmenso como el mar que surcaban sus protagonistas, lo que dificulta un análisis sistemático y nos obliga a contemplar un espacio mucho más amplio[64].

Un ejemplo lo tenemos en las actuaciones de Juan Martínez de la Monja, vecino de Palos, pero que aparece en la documentación al haber sido denunciado por

62. Archivo Municipal de Sevilla, Actas Capitulares, 21-85, fº 15r., 21 de enero de 1478.

63. Por ejemplo, varios vecinos de Palos, Huelva y Moguer atacaron a unos mercaderes de San Juan de Luz en 1479, a bordo de dos carabelas y un barco largo de armada. AGS, RGS, 1479-VIII-47, Trujillo, 7 de agosto de 1479; Diego Rodríguez Peguero y Fernando Martínez Nieto, vecinos de Huelva y Palos respectivamente, atacaron con sendas carabelas a Pedro Bueno y le robaron una carabela en el cabo de Aguer doce años atrás. AGS, RGS, 1487-III-65. Córdoba, 18 de marzo de 1487; en 1490 Pedro García, vecino del Puerto de Santa María, denuncia que diecisiete años antes le fueron robados ciertos moros y esclavos, valorados en 850.000 maravedís, cuando venía del cabo de Aguer por parte de cinco carabelas de vecinos de Palos, Moguer y Huelva. AGS, RGS, 1490-V-267. Sevilla, 24 de mayo de 1490.

64. Mollat, M. "Essai d'orientation pour l'étude de la guerre de course et la piraterie (XIII-XV siècles)", *Anuario de Estudios Medievales*, 10, 1980: 743-749.

un mercader inglés que le acusa de haberle asaltado y robado mercancías de un navío suyo cerca de la localidad de Muros, en Galicia[65]. Dos años después, en 1480 los reyes comisionaron a Diego de Merlo, asistente de Sevilla, para que averiguara en la demanda de Juan de Solana y Guillermo Papin, mercaderes ingleses, naturales de Londres, quienes indicaban que en el mes de agosto del año anterior fueron asaltados en Madeira por ciertos vecinos de Huelva y Palos, quienes les sustrajeron mercancías por valor de 150.000 maravedís[66]. Son ambos ejemplos que ilustran lo que acabo de comentar acerca de la distinta noción de territorialidad que debemos aplicar a este tipo de actuaciones, en comparación con las que se dan en tierra firme.

En ocasiones los monarcas se tuvieron que emplear contra algunos de sus súbditos en aras del mantenimiento de los acuerdos internacionales. En esa tesitura se vieron en 1480, cuando hubieron de enviar oficiales para impedir que ciertos vecinos de Bermeo, Sevilla, Palos, Moguer o Sanlúcar, armaran desde Sanlúcar navíos o fustas contra los portugueses, alegando que les habían tomado ciertas carabelas que habían ido a la Mina[67]. La iniciativa de la corona trata de evitar un acto que iría en contra de las paces acordadas con Portugal, y nuevamente nos sitúa ante un acto conflictivo poliédrico, con múltiples actores y causas interconectadas.

6. LOS MEDIOS DE RESOLUCIÓN DE LOS CONFLICTOS

Esta mención a la participación activa de la corona en los conflictos da pie a introducirnos en el último apartado del trabajo, el que se relaciona con los medios de resolución de los conflictos en las sociedades portuarias, ya que muchos de ellos dependían directamente de los monarcas.

En líneas generales, los conflictos generados en las sociedades portuarias se resolvían por los mismos canales que los demás, aunque en ocasiones con instancias privativas del mundo de la mar. Así, ya hemos visto que muchos de

65. AGS, RGS, 1478-IX-73. Sevilla, 12 de septiembre de 1478.

66. AGS, RGS, 1480-III-431. Toledo, 8 de marzo de 1480.

67. AGS, RGS, 1480-VI-229. Toledo, 20 de junio de 1480.

los conflictos económicos se trataban de resolver ante los tribunales de justicia, en la instancia correspondiente[68]. Hemos comprobado cómo se presentaban demandas ante los concejos, y cómo también había que tener en cuenta la jurisdicción del almirante[69], que sobre todo en Sevilla había ido ganando espacios de intervención, en ocasiones extralimitándose en su jurisdicción. Ello no era óbice, como hemos comprobado en el pleito seguido por Pero Franco y Alonso Gallego reproducido unas páginas atrás, para que se solicitara la actuación de la corona en determinadas circunstancias.

En Sevilla precisamente tenemos los más tempranos ejemplos de otra jurisdicción privativa del mundo de la mar. Desde el otorgamiento en 1250 del *Fuero de Sevilla* se creaba un Barrio de la mar en el que actuaría un alcalde privativo, con autoridad para determinar sobre pleitos civiles y criminales[70]. Esta instancia judicial especializada en el mundo marítimo respondía a una necesidad cotidiana, y encontramos ejemplos de concesiones regias de similares privilegios a otras localidades marítimas en nuestro período de interés[71].

En paralelo a estas instancias judiciales encontramos también numerosos ejemplos en los protocolos notariales de lo que se conocen como recursos

68. Estos tribunales ordinarios, en ocasiones, mostraban una escasa celeridad en la gestión de los pleitos ordinarios. En 1501 Bernardo Pinelo, mercader genovés estante en Sevilla, acudió al escribano para reclamar a las instancias judiciales del concejo que dictaran sentencia definitiva de un pleito que seguía contra Rodrigo de Carrión, mercader burgalés, que había sido sentenciado ya once meses antes, por el perjuicio que le ocasionaba no tener la sentencia definitiva. CEA, FDEO, 28-2, fº 67. Martes, 13 de julio de 1501. *Regesto de documentos notariales relativos al comercio sevillano..., op. cit.,* nº 2886.
Otro ejemplo en este sentido lo encontramos en el mandato que dio la reina doña Juana, a instancia de Vicente Yáñez Pinzón, para que Juan de Burgos, alcalde mayor de la villa de Palos, sentenciara el pleito que aquel tenía con otro vecino de la localidad sobre una carabela que le había fletado y cuya indecisión le impedía salir a un viaje. Pérez de Tudela Bueso, J. (Dir.) *Colección documental del Descubrimiento (1470-1506)*. Real Academia de la Historia, Madrid, 1994, tomo III: 1796-1797.

69. A lo largo del período fue variando la capacidad del almirante para juzgar determinados pleitos. Para una evolución desde un punto de vista jurídico véase Calderón Ortega, J. M. *El Almirantazgo de Castilla...*, *op. cit*.

70. Borrero Fernández, M. *et alii*, *Sevilla, ciudad de privilegios. Escritura y poder a través del privilegio rodado*. Ayuntamiento de Sevilla, Sevilla, 1995: 181-184.

71. Merced de juez de la mar de la villa de Palos [de la Frontera] para el bachiller Martín González. AGS, RGS, 1500-V-334. Sevilla, 26 de mayo de 1500. Transcrito en el apéndice.

infrajudiciales[72], generalmente materializadas en la aceptación por parte de los litigantes del dictamen de uno o varios jueces árbitros previamente aceptados por las partes, y en buena medida justificadas por la tardanza en la resolución de los conflictos que tenían las instancias judiciales competentes.

Encontramos en el ya mencionado Fondo Documental Enrique Otte numerosas referencias a este tipo de vías extrajudiciales de resolución de conflictos. El patrón común entre todos es la existencia de desavenencias motivadas por algún negocio, generalmente mercantil, aunque no siempre se especifica su naturaleza. En esos casos, aplicando la metodología que he indicado al comienzo, entiendo que se trata de un conflicto vinculado a la sociedad portuaria porque se especifica que los litigantes son mercaderes extranjeros y el acuerdo extrajudicial se toma en Sevilla. Es el caso, por ejemplo de los dos documentos en los que se nos narra el acuerdo entre los mercaderes genoveses Antono y Martín de Pinelo con Diego de Orihuela por ciertos maravedís que se reclaman, y mediante los cuales nombran a Andrea de Odón, arcediano de la reina, y Gonzalo de Orihuela, hermano del mencionado Diego[73].

Como vemos, las partes aceptan el dictamen que vayan a otorgar esos jueces árbitros, por lo que uno de los elementos fundamentales para ello es que sean personas de buena fama y reconocimiento público. Resulta muy sintomático, en el ejemplo anterior, que uno de los jueces sea hermano de una de las partes; su aceptación por la otra nos hace deducir que Gonzalo de Orihuela era una persona de reconocida fama. Más evidente resulta esta circunstancia en el siguiente ejemplo. Jácome de Sorbanis, mercader genovés estante en Sevilla, por una parte, y Par Mirón Coa, mercader genovés estante en la villa de Sanlúcar de Barrameda, por la otra, acuerdan nombrar "*a los honrados y discretos varones Juan Lomelín y Antonio Salvago, genoveses estantes en Sevilla, a los cuales dan poder para sentenciar el dicho negocio en término de tres días*"[74], y de este

72. Garnot, B. *L'infrajudiciaire du Moyen Age à l'époque contemporaine.* Editions Universitaires de Dijon, Dijon, 1996. Para un análisis aplicado al caso castellano véase el capítulo al respecto en González Zalacain, R.J. *La familia en Castilla en la Baja Edad Media: violencia y conflicto.* Congreso de los Diputados, Madrid, 2013: 315-332.

73. CEA, FDEO, 28-1, fº 9. Lunes, 22 de diciembre de 1494. *Regesto de documentos notariales relativos al comercio sevillano..., op. cit.,* nº 871; CEA, FDEO, 28-1, fº 11. Viernes, 23 de enero de 1495. *Ibid*., nº 1126.

74. CEA, FDEO, 26-13, fº 9. Lunes, 17 de agosto de 1495. *Ibid.,* nº 904.

modo poner fin al pleito que se traían por ciertas mercancías y una cantidad de maravedís no especificada.

Como señalaba anteriormente, en esa época los instrumentos de resolución de conflictos son similares en el mundo marítimo y portuario que en otros ámbitos, aunque con las adaptaciones propias a la realidad cotidiana y a las gentes que desarrollaban su tarea vinculada al mundo marítimo. Y lo mismo podríamos decir de la otra fórmula de incidir en los conflictos a la que me quería referir antes de pasar a las conclusiones finales.

En esta ocasión, eso sí, no se trata tanto de resolver un conflicto ya acontecido sino de evitarlo, por medio de las conocidas como cartas de seguro o de amparo, por las que la autoridad (las que se nos conservan son cartas reales, pero debieron funcionar en otros niveles jurisdiccionales a lo largo de la Edad Media) garantizaba al beneficiario que no sería atacado[75].

En el Registro General del Sello tenemos constatadas más de dos mil quinientas referencias a las cartas de seguro y amparo en el último cuarto del siglo XV[76], de las cuales más de un centenar fueron otorgadas a comerciantes extranjeros[77]. A través de ellos volvemos a ver los mismos conflictos que ya hemos comentado, como puede ejemplificar el seguro dado en 1489 por los monarcas a favor de las embarcaciones y mercaderías que lleguen al puerto de Moguer, a petición de don Pedro Portocarrero, señor de dicha villa, por los perjuicios que le ocasionan

75. No debemos perder de vista que por "seguro" también podemos entender el negocio financiero de asegurar la mercancía que se va a transportar.
Sobre los trabajos existentes acerca del seguro en la vertiente que nos interesa, véanse los trabajos de Szasdi León-Borja, I. "Las Cartas de Seguro a favor de los egipcianos en peregrinación a Santiago de Compostela", *Iacobvs*, 11-12, 2001: 71-93, y "Consideraciones sobre las cartas de seguro húngaras e hispanas a favor de los egipcianos", *En la España Medieval*, 28, 2005: 213-227.
Para las cartas de seguro en el ámbito que nos ocupa véase Aznar Vallejo, E. "El mar: fuente de conflictos y exigencia de paz"..., *op. cit.*: 77-80. Por otro lado, el estudio de las cartas de seguro aplicadas al comercio ha sido abordado por Caunedo del Potro, B. *Mercaderes castellanos en el Golfo de Vizcaya: 1475-1492*. Universidad Autónoma, Madrid, 1983, y Bello León, J.M. *Extranjeros en Castilla*. IEHCAN-CEMYR, San Cristóbal de La Laguna, 1994.

76. González Zalacain, R.J. *La familia en Castilla en la Baja Edad Media..., op. cit.*: 58-59.

77. Bello León, J.M. *Extranjeros en Castilla..., op. cit.*: 27-28.

las gentes del duque de Medina Sidonia[78]. O como el salvoconducto y seguro que otorgaron dos años antes a petición de la villa de Palos y otras ciudades del reino, para todas las personas que fueren en los navíos de la armada que organizaba en esas fechas Mosén Juan Boscan con destino a la Mina de Oro[79].

Son ejemplos que aluden a potenciales situaciones conflictivas como las que ya hemos visto acontecían en los entornos marineros de la baja Andalucía. Muestran, además, los esfuerzos no siempre fructíferos de los monarcas por imponer su autoridad en el conjunto del reino. En ocasiones esta acción se enmarca dentro de las políticas gubernativas[80], pero en otras deben actuar para que efectivamente se cumpliera una sentencia judicial dictada por autoridad competente y que no se llegaba a hacer cumplir[81].

7. CONCLUSIONES

Con este apartado dedicado a esbozar las fórmulas de resolución de conflictos que manejaron las gentes del mar de la baja Andalucía en el tránsito de la Edad Media a la Moderna finaliza esta visión general del mundo de la violencia y el conflicto en la Andalucía atlántica bajomedieval. Hemos podido comprobar el amplio espectro de situaciones que se podían llegar a dar, y en este sentido la primera conclusión fundamental a la que se llega es la de la absoluta prevalencia, al menos en la representación documental, de la conflictividad vinculada a la violencia y piratería frente a otros tipos de conflicto.

78. AGS, RGS, 1489-II-218. Madrid, febrero de 1489.

79. AGS, RGS, 1478-III-47. Sevilla, 4 de marzo de 1478.

80. Como ocurre con la carta que los reyes dirigieron al almirante en 1477, informándole a él y a sus oficiales, así como aotras autoridades de Sevilla, de que Fernando de Gamarra, criado del mayordomo Andrés de Cabrera, pidió licencia para ir con cuatro fustas o carabelas cuantas veces quisiera cada año a las pesquerías de las islas de Guinea sin pagar derechos y traer a vender al reino de Castilla pagando la alcabala. Los reyes le habían concedido licencia en tal sentido, advirtiéndole eso sí que no podía traer mercancías ni hacer rescates, y le permitían partir desde Palos, Moguer y Huelva. AGS, RGS, 1477-II-52. Sevilla. 6 de febrero de 1477.

81. Hasta tres documentos distintos hubieron de emitir los reyes entre 1484 y 1487 para que se cumpliera la sentencia dictada contra Diego Rodríguez Paguero, vecino de Huelva, y Fernando Martínez, vecino de Palos, por el robo y ataque de su carabela diez años atrás cuando Pedro Bueno, vecino de Jerez de la Frontera, venía del cabo de Aguer con ciertas mercancías y esclavos. La primera tiene fecha de 23 de julio de 1484 (AGS, RGS, 1484-VII-75), la segunda de 16 de diciembre de 1485 (AGS, RGS, 1485-XII-202) y la tercera de 20 de octubre de 1487 (AGS, RGS, 1487-X-233).

Evidentemente, buena parte de la justificación de esta idea se encuentra en las tipologías documentales conservadas. Apenas contamos con documentación notarial para un estudio de estas características para las ciudades de Sevilla y Jerez de la Frontera, que son además las que nos ofrecen las únicas noticias referidas a pleitos en primera instancia. Sin embargo, las noticias referidas a asaltos y robos, o incluso el propio nombramiento de juez de mar para Palos de la Frontera en el año 1500, nos indican la extraordinaria vitalidad de esas sociedades portuarias. Es muy probable que en su día a día se produjeran conflictos violentos de menor intensidad, o incluso problemas laborales entre el personal que vivía de la mar, pero lamentablemente el volumen y tipo de documentación conservada nos impide poder conocerlo con más precisión. En relación a ello, y abundando en esta idea, la segunda cuestión que quería destacar es la de la escasa representación de conflictos propiamente portuarios frente a otros.

Pero lo que sí se puede confrontar a partir de la documentación existente es el carácter poliédrico de estos conflictos. La división metodológica planteada a la hora de desarrollar estas páginas, que pasaba por dividir los conflictos entre institucionales, económicos y violentos, se ha demostrado útil únicamente para la exposición de resultados. Pero muchos de los conflictos señalados podían haber encajado en otro apartado (y alguno de ellos en cualquiera de los tres). Esta circunstancia abunda en la complejidad de las sociedades portuarias, que miraban al mar pero tenían estrechas relaciones con su hinterland, y que pugnaban por tanto entre ellas por dominios económicos, políticos y sociales a la par.

Y enlazando con ello quiero resaltar también el hecho de que este tipo de análisis nos muestran pautas de comportamiento que trascienden las realidades locales. A pesar de pertenecer a distintas jurisdicciones, a través de los ejemplos señalados en los diferentes apartados se pueden comprobar las relaciones entre gentes de esas distintas localidades, bien a través de negocios realizados entre varios lugares, bien a partir de la referencia a personas de diversas villas embarcadas en esas acciones piráticas que hemos relatado. Y todo ello preferentemente en una ruta hacia el Atlántico medio, que por aquellos años se estaba convirtiendo en un puente de conexión a un continente que se abría para los europeos.

Por último, el análisis de este tipo de conflictos también permite aproximarse al conocimiento del papel de la monarquía en estos momentos. Su iniciativa política tuvo representación incluso en la creación de nuevos espacios como Puerto Real, lo que generó nuevas dinámicas relacionales en el entorno. Incidió en las actividades de los mareantes de la zona, en muchos casos teniendo presente el equilibrio deseado en política exterior. Y como representante máxima del poder judicial, la constatación de que algunas sentencias judiciales no eran obedecidas, e incluso en algunos casos alguna disposición gubernativa, ilustran de manera clara las dificultades de imposición del ejercicio del poder en unas sociedades portuarias de la Andalucía atlántica que constituían, por definición, una frontera marítima del reino de Castilla.

APÉNDICE DOCUMENTAL

Merced de juez de la mar de la villa de Palos [de la Frontera] para el bachiller Martín González.
Archivo General de Simancas, Registro General de Sello, 1500-V-334. Sevilla, 26 de mayo de 1500

> Don Fernando e doña Ysabel, etc. A vos los marineros maestros patrones de naos e otras qualesquier personas vezinos de la villa de Palos que andáyz e tratáys por la mar, salud e graçia. Bien sabedes que nos a vuestra suplicación ovimos dado vna nuestra carta en la qual vos hezimos merçed que para las cosas de la mar de entre vosotros pudiésedes tener vn alcalde, el qual fuese el que nos nonbrasemos, e que este tal alcalde pudiese entender solamente en las cosas de la mar, segund que más largamente en nuestra carta se contiene. E agora nuestra merçed e voluntad que Martín Gonçales, bachiller, sea vuestro alcalde de vos los dichos marineros, para en las cosas de la mar contenidas en la dicha nuestra carta. E que pueda oyr e librar e determinar e oyga libre e determine todos los pleytos e cabsas e negoçios que antel dicho Martín Gonçales vinieren, tocantes a los casos de la mar, entre los vecinos e moradores desa dicha villa, e que los libre e determine segund vso e estilo de mareantes. E que pueda gozar e goze de todas las onrras, graçias e franquesas, preheminençias e libertades e esençiones e prerrogativas e ynmunidades de que gozan e deven gozar los nuestros juezes de la mar. E mandamos al conçejo, justiçia, regidores, caualleros, escuderos e ofiçiales e omes desa dicha villa que resçiban del dicho Martín Gonçales, bachiller, el juramento e solenidad que en tal caso se requiere, el qual por él fecho le reçiban e ayan por nuestro juez de las cosas de la mar, e le dexen e consyentan vsar del dicho ofiçio entre vos los dichos marineros, e que le acudan e fagan acudir con todos los dichos salarios al dicho / fº1v. ofiçio anexos e pertenesçientes, e le guarden e fagan guardar todas las onrras, graías e merçedes, franquesas, preheminencias e libertades e esençiones e prerrogativas e ynmunidades de todo bien e conlidamente, en guisa que le non mengue ende cosa alguna. Que nos por la presente le reçibimos e avemos por reçebido al dicho ofiçio e le damos poder e facultad para lo vsar e exerçer, caso puesto que por vosotros o por alguno

de vos no sea reçebido. E mandamos a todas e qualesquier presonas que por parte del dicho Martín Gonçales fueren llamados, que parescan a sus llamamientos e enplazamientos a los plazos e so las penas que les pusyeren o mandaren poner, las quales nos por la presnete les ponemos e avemos por puestas e le damos poder para las executar en los que remisos e ynobidientes fueren, para lo qual todo que dicho es e para cada cosa e parte dello le damos poder conplido por esta nuestra carta, con todas sus ynçidençias e dependençias, anexidades e conexidades. E los vnos ni los otros non fagades ni fagan ende al, etc.

Dada en la çibdad de Seuilla, a veynte e seys de mayo año del nasçimiento del nuestro Saluador Ihesuchristo de mill e quinientos años. Yo el rey. Yo la reyna. Yo Miguel Peres de Almaçán, secretario del rey e de la reyna nuestros señores, la fize escreuir por su mandado.

Colección
CIENCIAS HISTÓRICAS

18. SOLÓRZANO TELECHEA, J. Á. y ARÍZAGA BOLUMBURU, B. (Eds.): *La gobernanza de la ciudad europea en la Edad Media*, 2011, 620 p.

19. CANTERA MONTENEGRO, M.: *Colección documental de Santa María de Nájera, siglo XV. Regesta documental*, 2011, 215 p.

20. SOLÓRZANO TELECHEA, J. Á.: *Rodrigo Sánchez de Arévalo: Tratado sobre la división del reino y cuándo es lícita la primogenitura*, 2011, 222 p.

21. ADÁN GARCÍA, J. Mª.: *La transición en La Rioja. Memorias*, 2011, 301 p.

22. CALVO TORRE, R.: *Diccionario de toponimia de la jurisdicción antigua de Soto de Cameros*, 2012, 318 p.+CD.

23. HERREROS GONZÁLEZ, C. y SANTAPAU PASTOR, M.ª C.: *Pedro Guerrero: vida y obra de un ilustre riojano del siglo XVI*, 2012, 701 p.

24. SOLÓRZANO TELECHEA, J. Á., BOCHACA, M. y AGUIAR ANDRADE, A. (Eds.): *Gentes de mar en la ciudad atlántica medieval*, 2012, 365 p.

25. SOLÓRZANO TELECHEA, J. Á., ARÍZAGA BOLUMBURU, B. y AGUIAR ANDRADE, A. (Eds.): *Ser mujer en la ciudad medieval europea*, 2013, 534 p.

26. DELGADO IDARRETA, J. M. (Dir.): *Un viaje sobre railes. La Rioja (1863-2013)*, 2013, 258 p.

27. FANDIÑO PÉREZ, R. G., IZQUIERDO VOZMEDIANO, M. y SALAS FRANCO, Mª. P.: *La radio en color. Historia de la radio en La Rioja (1933-2013)*, 2014, 512 p.

28. MARTÍNEZ MARTÍN, C.: *Vida y obra del calceatense Juan de Samano, secretario de Carlos V para asuntos indianos*, 2014, 338 p.

29. MARTÍN RODRÍGUEZ, I.: *La documentación real del Archivo Municipal de Ezcaray* (ss. XV-XVIII), 2014, 424 p.

30. SOLÓRZANO TELECHEA, J. Á., ARÍZAGA BOLUMBURU, B. y HAEMERS, J. (Eds.): *Los grupos populares en la ciudad medieval europea*, 2014, 574 p.

31. BUISINE SOUBEYROUX, M. H.: *Educación y Regeneración: maestros, escuelas, revistas en La Rioja (1875-1910)*, 2015, 248 p.

32. SOLÓRZANO TELECHEA, J. Á., ARÍZAGA BOLUMBURU, B. y SICKING, L. (Eds.): *Diplomacia y comercio en la Europa Atlántica medieval*, 2015, 323 p.

33. SAN FELIPE ADÁN, Mª A. y CAÑAS DÍEZ, S.: *Historia de la industria de conservas vegetales: Calahorra (La Rioja) 1852-2014*, 2015, 752 p.

34. MORENO RAMIREZ DE ARELLANO, M. Á.: *El panteón de la villa de Nalda. Fundación, patronato y entierro de los Señores de Cameros*, 2016, 218 p.

35. SOLÓRZANO TELECHEA, J. Á., ARÍZAGA BOLUMBURU, B. y BOCHACA, M. (Eds.): *Las sociedades portuarias de la Europa Atlántica en la Edad Media*, 2016, 398 p.

Esta obra tiene por objeto el análisis de las sociedades portuarias de la Europa Atlántica en la Edad Media, que constituyen un tipo de sociedades urbanas en las que el puerto creó unas comunidades bien definidas por las funciones portuarias y marítimas, aunque su peso dependió de las relaciones de la ciudad con el puerto y fueron muy raras las sociedades portuarias puras. Esta monografía se divide en dos partes: la comunidad marítima y la comunidad portuaria. La primera encuadra una categoría de profesionales, conformada por su relación directa y estrecha con el mar, como marinos, transportistas, mercaderes, piratas, maestres, pilotos, tripulaciones, propietarios de naves y pescadores. La segunda parte está dedicada al estudio de los profesionales, incluidos en ámbitos laborales, situados en los aledaños de las actividades marítimas y portuarias, como la construcción naval, la maniobra de los barcos en el mar, los toneleros y cesteros, los sogueros y cordeleros, los regateros y mulateros, los encargados de los servicios del puerto, y los escribanos y notarios que anotaban los fletes. La interacción de la evolución económica, social y cultural de las sociedades portuarias nos permite abordar este tipo de sociedades como una categoría específica de la historia social y relacionarla con la historia de las sociedades urbanas europeas. Este monografía se ha realizado en el marco del proyecto de investigación Las sociedades urbanas de las ciudades y villas portuarias de la Europa Atlántica en la Baja Edad Media (HAR2012-31801)

Gobierno de La Rioja
www.larioja.org

ier 1948 70 2018 Instituto de Estudios Riojanos

ne nájera encuentros internacionales del medievo

Ayuntamiento de Nájera

ACCESO ABIERTO

9 788499 601007